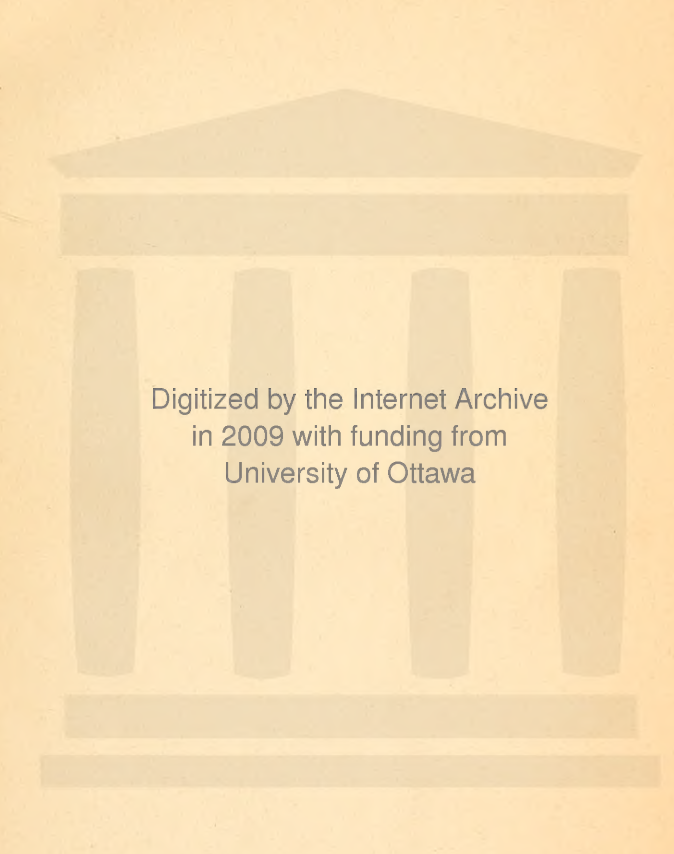
3 1761 05508285 3






Digitized by the Internet Archive
in 2009 with funding from
University of Ottawa

http://www.archive.org/details/histoiremaritime03guuoft

HISTOIRE

MARITIME DE FRANCE

III

LAGNY. — IMPRIMERIE DE A. VARIGAULT



HF
932h

HISTOIRE
MARITIME
DE FRANCE

COMPRENANT

L'HISTOIRE DES PROVINCES ET VILLES MARITIMES

DES COMBATS DE MER

Depuis la fondation de Marseille, 600 ans av. J.-C.
De la Flibuste, des Navigations, Voyages autour du monde, Naufrages célèbres
Découvertes, Colonisations
De la Marine en général, avant, pendant et depuis le règne de Louis XIV [illegible]

PAR LÉON GUÉRIN

Historien titulaire de la Marine, Membre de la Légion d'honneur

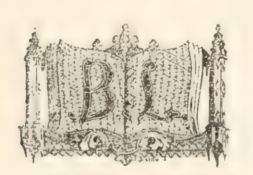
NOUVELLE ÉDITION

ENTIÈREMENT REVUE ET AUGMENTÉE DE TROIS VOLUMES

Illustrée de 36 gravures sur acier, tirées sur papier de Chine

---

TOME TROISIÈME



PARIS
BOULANGER ET LEGRAND, LIBRAIRES-ÉDITEURS
48, RUE MONSIEUR-LE-PRINCE, 48
Près le Luxembourg

39885
22/9/94

SUITE DE LA PÉRIODE

DE L'ABAISSEMENT DE LA MAISON D'AUTRICHE-ESPAGNE

ET DE LA

PÉRIODE

DES GRANDS-MAÎTRES, CHEFS ET SURINTENDANTS DE LA NAVIGATION ET DU COMMERCE DE FRANCE.

DE 1632 à 1669.

CHAPITRE PREMIER.

De 1632 à 1643.

Exécution du dernier des anciens amiraux de France.—Commencements d'Abraham Duquesne fils.—Guerre d'Espagne et d'Italie. — Prise des îles Lerins par les Espagnols.—Flotte du Ponant et flotte du Levant.—Campagne navale de l'archevêque de Bordeaux et du comte d'Harcourt, en 1636. — Nouvelle campagne de l'archevêque et du comte, en 1637. — Reprise des îles Lerins.—Campagne navale de l'archevêque, en 1638. — Siége de Fontarabie. — Bataille navale de Gattari. — [illegible] de Fontarabie. — Descente et [illegible] de l'archevêque. — [illegible] de Richelieu sur les droits et prérogatives du lieutenant général des flottes et du général des galères. — Le comte d'Harcourt et le marquis de Pontcourlai dans la Méditerranée. — L'archevêque dans l'Océan. — Campagne navale de 1638 dans la Méditerranée. — Bataille navale de Gênes. — Mort héroïque de Valbelle l'Ancien.—Commencements du chevalier de Valbelle. — Ce qu'était alors la chiourme sur les galères. — Campagne navale de l'archevêque, en 1639. — Prise de Laredo et de Santona. — Le comte d'Harcourt en Italie. — Le marquis de Brezé, général des galères.—Prise de Villefranche.—Le comte d'Harcourt cesse de servir sur mer. — Campagne navale de 1640. — Brezé, commandant en chef de la flotte du Ponant. — Bataille du 22 juillet 1640. — Campagne navale de 1641.—L'archevêque à la tête de la flotte du Levant. — Guerre dans les Pays-Bas. — La Catalogne se donne à la France. — Blocus de Tarragone. — Disgrâce de l'archevêque. — Campagne navale de 1642.—Le marquis de Brezé au commandement de la flotte de la Méditerranée. — [illegible] pour la conquête du Roussillon. — Combat naval de Barcelone. — Combat naval du 1er juillet 1642.—Conquête du Roussillon.—Fondations maritimes de Richelieu sur la côte de France. — Entreprises coloniales.—Progrès de la colonie française de Saint-Christophe. — Prise de possession de la Guadeloupe et de la Martinique.—Richelieu nomme un lieutenant général pour la France aux Antilles.—Commencements de la flibuste française. — Établissements des Français à la Guyane.—Situation des établissements français au Canada, depuis la mort de Samuel Champlain. — Compagnies françaises de la côte occidentale d'Afrique. — Fondation de la colonie de Saint-Louis au Sénégal.—Compagnie pour coloniser Madagascar.—Mort de Richelieu et de Louis XIII.

Richelieu, troublé dans ses vastes projets par la révolte de Gaston d'Orléans, frère de Louis XIII, et de quelques grands seigneurs du temps, eut promptement raison des rebelles. Le combat de Castelnaudari, au mois de septembre 1632, compléta sa victoire sur les mécontents de toute espèce. C'est à la suite de ce combat que le jeune, le beau, le brillant, le valeureux et infortuné maréchal Henri II de Montmorenci, lâchement sacrifié

par Gaston d'Orléans, qui l'avait entraîné dans la révolte, fut fait prisonnier, après avoir reçu dix blessures, puis jeté dans les prisons de Lectoure, puis emmené à Toulouse, où il fut jugé le 30 novembre 1632, et décapité le même jour. Il n'était encore que dans sa trente-septième année. Richelieu s'était montré bien sévère, Louis XIII bien cruellement flegmatique, Gaston d'Orléans bien méprisable, dans cette fin tragique de celui qui avait été le dernier des amiraux de France (1).

Une alliance avait été contractée en 1631, avec le célèbre roi de Suède Gustave-Adolphe, contre Ferdinand II d'Autriche, empereur d'Allemagne, qui alors opprimait les protestants; cette alliance achèverait au besoin de démontrer que Richelieu, dans ses traités comme dans ses guerres, mettait les intérêts politiques du pays au-dessus de tous autres et de ses propres sympathies. Après la mort de Gustave-Adolphe, le traité fut renouvelé avec la reine Christine, sa fille, le 15 avril 1633, à Heilbron; plusieurs des cercles d'Allemagne y entrèrent.

Plusieurs marins français avaient profité de l'alliance avec la Suède pour aller, avec l'agrément de leur gouvernement, servir dans la marine de ce pays, qui était en grande et méritée réputation. Parmi eux se distinguèrent deux Dieppois, Abraham Duquesne père, et son fils, destiné à tant de gloire, qui portait le même prénom que lui, cause d'erreur et de confusion pour la plupart des biographes inattentifs, lesquels n'ont généralement fait du père et du fils qu'un même homme (2). Abraham Duquesne fils dut à ses progrès surprenants ainsi qu'à une intrépidité et à un sang-froid supérieurs à sa jeunesse, d'être appelé, dès l'âge de dix-huit ans, à servir dans sa patrie, en qualité de capitaine, sur un bâtiment de guerre. Le père et le fils furent alors obligés de se séparer. Pendant que le premier était chargé d'aller chercher en Suède et de ramener un convoi, le second était nommé au commandement du *Neptune*, de deux cents tonneaux, pour servir dans la guerre qui était près de s'ouvrir.

Richelieu, outre ses alliances avec le Nord contre la maison d'Autriche, empêchait, dans le même temps, la Hollande d'entrer en accommodement avec le gouvernement austro-espagnol des Pays-Bas. Enfin, le grand cardinal, après avoir concentré toutes les forces de la France, déclara, en mai 1635, une guerre ou-

verte à la maison d'Autriche, tant dans les Pays-Bas et l'Allemagne qu'en Espagne et en Italie.

Une flotte espagnole de vingt-deux galères, cinq vaisseaux ronds et autres bâtiments, commandée par le duc de Fernaudinez et le marquis de Santa-Cruz, vint attaquer, près des côtes de Provence, les petites îles de Lérins, Sainte-Marguerite et Saint-Honorat, qui servaient de pieuse retraite à des religieux de l'ordre de Saint-Benoît, et que, pour cette raison, l'on avait négligé de garantir. Les Espagnols s'en emparèrent sans coup férir, et, par les redoutables fortifications qu'ils s'empressèrent d'y élever, ne tardèrent pas à en faire comprendre l'importance.

L'année suivante, une armée ennemie, forte de plus de trente mille hommes, entra dans la province maritime de Picardie, y jeta d'abord une grande terreur qui se répandit jusqu'à Paris, et s'y empara de plusieurs places; mais après ce premier moment de surprise, elle fut repoussée et rejetée des points qu'elle occupait.

Richelieu en profita pour pousser activement la guerre en Italie et soutenir vigoureusement le choc du côté de l'Espagne. La Méditerranée devint le théâtre de plusieurs événements considérables.

Les prélats jouaient alors un grand rôle dans la marine de France; car le clergé du pays, s'inspirant de son prince le plus éminent, semblait revenu aux premiers temps du moyen âge, où les mêmes mains qui bénissaient et qui portaient la crosse faisaient le geste du commandement militaire et portaient bravement la lance. Le plus étrange de ces personnages, déjà célèbre par ses querelles avec le duc d'Épernon, gouverneur de Guienne, était Henri d'Escoubleau de Sourdis, archevêque de Bordeaux, que l'on a précédemment vu figurer au siége de La Rochelle. Depuis ce siége, il s'était senti entraîné, autant par ses penchants que par son désir de plaire au cardinal, vers la marine; il en avait fait une étude théorique qu'il était prêt à mettre en pratique. Henri de Lorraine, comte d'Harcourt, dit Cadet-La-Perle, ayant été choisi, en 1636, pour lieutenant général de la flotte chargée d'aller reprendre les îles Lérins aux Espagnols, l'archevêque de Bordeaux lui fut adjoint en qualité de chef des conseils du roi en l'armée marine, de directeur des subsistances, munitions, équi-

pages, fortifications des places, etc. L'archevêque montra tout de suite qu'il avait le pied marin, et que ce qu'il ignorait encore de la science navale telle qu'elle était de son temps, il ne tarderait pas à le connaître. Il attacha à sa personne le savant Georges Fournier, de la compagnie de Jésus, dont le livre d'Hydrographie est resté comme le répertoire, comme le monument le plus complet des connaissances nautiques, de l'état naval moderne, jusqu'à la seconde moitié du dix-septième siècle.

De Beauvau, évêque de Nantes, fut, de son côté, revêtu de charges analogues à celles de l'archevêque de Bordeaux, sur les galères de la mer du Levant, qui avaient alors pour général le marquis de Pontcourlai, neveu du cardinal-ministre. Pendant que Sourdis présidait à l'armement des vaisseaux du Ponant dans la rade de Saint-Martin-de-Ré, Beauvau avait ordre de se rendre en Provence, et de faire arrêter tous les navires tant français qu'étrangers qu'il jugerait propres à être armés en guerre, pour les joindre à la flotte qui viendrait bientôt de l'Océan.

Cette flotte, suivant les documents qui accompagnent la correspondance de Sourdis publiée en 1839, se composait, outre six brûlots et douze flûtes, de trente-huit bâtiments de guerre, d'en général deux cents à cinq cents tonneaux, seize à trente canons, et cent à deux cents hommes d'équipage, non compris les capitaines, lieutenants, enseignes et officiers mariniers; sauf un seul, *le Navire du Roi* ou *Amiral*, qui était de mille tonneaux, soixante canons et trois cents hommes d'équipage, non compris les officiers de marine et les officiers mariniers ou sous-officiers. Mais, selon un titre manuscrit reproduit par l'ancien archiviste de la marine d'Hanecourt, elle se composait de quarante-deux vaisseaux, de six brûlots, sept frégates et vingt-quatre flûtes. Sur vingt de ces dernières furent embarqués, outre des vivres et des provisions, cinq mille six cent soixante et dix hommes. Il paraît que c'était l'archevêque qui avait donné l'idée d'embarquer trois cents soldats environ sur chaque flûte, pour qu'on pût venir par le côté jeter ces soldats sur les vaisseaux ennemis que l'on attaquerait ou sur ceux des Français qui seraient en danger. Les vaisseaux de l'escadre de Bretagne étaient, selon le dernier document cité, *le Navire du Roi* ou *l'Amiral*, de 54 canons, monté par le comte d'Harcourt

et l'archevêque, ayant le commandeur des Gouttes pour les assister sur leur bord; *le Contre-Amiral*, de 36 canons, monté par le commandeur de Poincy; *le Cygne*, *la Licorne*, *le Trois-Rois*, *le Corail*, *le Coq*, *le Saint-Michel*, tous de 32 canons, capitaines de Lange, de Montigny, de Miraumont, Rigault, de La Fayette, Piganeault; *la Sainte-Geneviève*, de 33 canons, commandée par le général Beaulieu; *la Perle*, *la Marguerite*, *l'Hermine*, de 20 canons chaque, capitaines Boisjoli, Guitaut, de Courson; *la Sainte-Marie*, *la Rose*, *le Petit-Saint-Jean*, *la Magdelaine* du Hâvre, tous les quatre de 16 canons chaque, capitaines Porte-Noire, Poincy, Ranchu, Du Mé; *la Sainte-Anne*, *la Sainte-Marguerite*, *l'Aigle*, *la Levrette*, *le Neptune*, *le Griffon*, de 12 canons chaque, ayant pour capitaines, selon l'ordre indiqué, Poutrincourt, un neveu de l'archevêque, le chevalier de Senantes, Dauvel, Duquesne, et La Chesnaye. Les vaisseaux de l'escadre de Guienne étaient, suivant le même document, *l'Europe*, de 40 canons, bâtiment vice-amiral de la flotte, monté par de Manti; *le Saint-Louis* de Saint-Jean de Luz, de 32 canons, capitaine Giron; *le Lion d'Or*, de 32 canons, capitaine Beaulieu père; *la Renommée*, *le Saint-Jean* de Hollande, *le Lieutenant*, *l'Espérance*, *le Lion* de Honfleur, tous les quatre de 20 canons chaque, capitaines de Coupeauville, Vallin, d'Arpentigny, Danerac, Beaulieu jeune; *le Saint-François*, *la Salamandre*, *la Marguerite*, de 16 canons chaque, capitaines Denis, Cazenac, de La Tulle; *le Cardinal*, *la Frégate de Gascogne*, *l'Ange*, de 12 canons chaque, capitaines de La Rivière-Dansé, Gallerac-La-Gauché, Perroninse; *le Saint-Louis* de Hollande, de 20 canons, capitaine Treillebois.

On mit à la voile de Saint-Martin-de-Ré, le 23 juin 1636, après avoir longtemps attendu un vent favorable et avoir même été ramené à ce point de départ. L'archevêque tint avec exactitude le journal de sa navigation et témoigna jusqu'au bout de l'esprit méthodique que Richelieu avait reconnu en lui. Après avoir été arrêtée sept jours au cap Ortegal, et quelque temps empêchée par les vents contraires de doubler le cap Finisterra, la flotte fit rencontre d'un bâtiment corsaire de Salé, amarinant un navire hollandais et chargé des richesses d'un bâtiment anglais coulé bas par lui. Le bâtiment corsaire fut réduit à se rendre avec les cent dix musulmans qui le montaient, et amené à bord

du *Navire du Roi*, où l'archevêque, chargé du jugement des prises, le déclara bien et dûment conquis, et condamna ses anciens possesseurs à ramer sur les galères de France.

L'archevêque, à cette occasion, manifesta l'intention d'aller réprimer les corsaires de Salé, port de l'empire de Maroc sur l'Atlantique. Il fit durant toute sa navigation une foule d'observations judicieuses, et écrivit à Richelieu pour lui proposer d'enlever à l'Espagne la Pointe de Vigo et les îles Bayona dépendant de la province de Galice, pour s'y fortifier. Aux approches du détroit de Gibraltar, on fit une nouvelle prise sur les corsaires de Salé. L'archevêque ayant heureusement passé le détroit et relevé le mont Gibraltar (3), alla mouiller, le 17 juillet 1636, aux îles Baléares. Ce même jour, on reconnut un vaisseau anglais armé de 24 canons, et on lui envoya faire commandement d'amener son pavillon, qu'il portait au grand mât. Comme il ne se conformait pas à cet ordre, on l'y contraignit à coups de canon. L'archevêque, qui avait reçu à cet égard des instructions de Richelieu, ne relâcha ce navire qu'après jugement. Au bruit des déprédations des pirates turcs et algériens dans la Méditerranée, il posa les bases d'une répression efficace de ces écumeurs de mer, déclarant que c'était une grande honte de voir leur effronterie et de n'y pas remédier quand la chose était si facile.

Le 29 juillet, la flotte fut en travers du golfe de Lion, et l'archevêque envoya donner avis de son arrivée au marquis de Pontcourlai, général des galères, et à de Beauvau, évêque de Nantes, intendant de la flotte du Levant, qui se tenaient à Marseille et qui avaient ordre de se joindre à la flotte du Ponant. Ici l'archevêque et le comte d'Harcourt éprouvèrent de grands embarras, que leur suscita la jalousie de Pontcourlai et du maréchal de Vitri, gouverneur de Provence. Ce dernier surtout s'emporta contre l'archevêque avec tant de violence qu'on fut, peu après, obligé de l'arrêter.

L'archevêque et le comte d'Harcourt ayant été joints par Beauvau avec une partie des forces navales du Levant, mais voyant que Pontcourlai et Vitri leur faisaient perdre leur temps en pourparlers inutiles, se disposèrent à aller chercher la flotte ennemie. Ils eurent avis, le 6 septembre, qu'elle était dans le

port de Monaco, sous les ordres du duc de Fernandinez, et résolurent de lui livrer combat dans ce port même. Toutefois un coup de vent les en empêcha, et ce ne fut que le 9 septembre, en la rade de Menton, qu'une affaire s'engagea. L'archevêque et le comte d'Harcourt canonnèrent, trois heures durant, les Espagnols qui furent réduits à se retirer. Une autre fois on offrit la bataille aux ennemis, mais quoique le brave Cadet-La-Perle parût en pourpoint sur le pont du *Navire du Roi*, en faisant un grand bruit de toute son artillerie pour les défier, ils la refusèrent. La saison étant désormais trop avancée pour que toutes les dispositions nécessaires à l'attaque des îles Lérins fussent faites, l'archevêque et d'Harcourt, pour occuper leurs loisirs, cinglèrent sur l'île de Sardaigne, appartenant alors à l'Espagne, y opérèrent une descente et se rendirent maîtres de la ville d'Oristano.

L'année suivante, l'archevêque et le comte procédèrent, dès le commencement du printemps, à l'attaque des îles Lérins, but principal de leur expédition. Georges Fournier, qui était sur la flotte, dit que les Espagnols les avaient tellement fortifiées, qu'il n'était pas un espace ou une motte de terre où il n'y eût citadelles, retranchements, redoutes ou fossés. Les vaisseaux français s'étaient approchés, le 24 mars 1637, jusqu'à portée de pistolet de l'île Sainte-Marguerite, la plus forte des deux, abattirent d'abord à coups de canon une partie des dehors et des retranchements ennemis, firent brèche à deux forts, puis ordonnèrent le débarquement. Quantité de bateaux chargés d'infanterie allèrent hardiment s'échouer sous le feu des canons et de la mousqueterie; alors on vit les soldats se logeant sur la proue de leur bateau, tirer sans cesse et favoriser la descente des enfants perdus, qui les uns dressaient leurs échelles, les autres jetaient un pont volant; ceux-ci gravissaient sur la falaise; ceux-là, ayant déjà gravi, tendaient une main à leurs compagnons et combattaient de l'autre main. Ce n'étaient que planches, madriers, hottes pleines de terre que chacun portait. Pendant que les derniers parvenus sur les remparts démantelés se rallient et se tiennent en armes, ceux qui les ont précédés font à la hâte un logement avec des tonneaux, des sacs de sable, des fascines et autres objets semblables qu'ils ont montés. Tout le monde fait son devoir. Les Espagnols sont obligés, dans la journée même du débarquement, d'abandonner deux de leurs

principales positions dans l'île Sainte-Marguerite. Les Français employèrent eux-mêmes le reste du mois de mars à se retrancher dans la partie qu'ils avaient reconquise pour qu'aucun événement ne les en pût venir déloger. Au commencement d'avril, Pontcourlai arriva avec six galères. Les attaques furent reprises avec vigueur. L'archevèque luttait de courage et d'habileté avec le comte d'Harcourt. Durant une trève de deux heures, qui fut convenue pour enlever les morts de part et d'autre, le commandant espagnol don Gonzalez de Crespo, ayant convié les seigneurs français à boire à la santé des rois des deux nations en guerre, le marquis de Janson, avec quelques uns de ses amis, accepta l'offre courtoise; puis le combat recommença de plus belle. Quinze galères d'Espagne parurent, mais n'osèrent s'approcher à portée du canon de la flotte française qui leur interdit l'approche des îles. Les Espagnols, après avoir défendu leurs fortifications pierre à pierre, capitulèrent et rendirent Sainte-Marguerite le 12 mai. Le jour suivant, de Manti, faisant fonctions de vice-amiral, et le commandeur des Gouttes, à la tête des vaisseaux ronds, assisté des six galères de Pontcourlai, battirent de tous leurs canons l'île Saint-Honorat, dont la garnison ennemie capitula à son tour au bout de vingt-quatre heures. Le 15 mai 1637, il ne restait plus un seul Espagnol aux îles Lérins. Il revint beaucoup de gloire au comte d'Harcourt et surtout à l'archevèque, de cette expédition, qui fit apparaître pour la première fois, avec éclat, le jeune Duquesne, capitaine du *Neptune*. Pendant que l'intrépide marin se signalait au siége de Sainte-Marguerite, il apprit que son père venait d'être tué à bord de son vaisseau, par les Espagnols, en escortant un convoi de Suède en France; Abraham Duquesne jura, de ce jour, une haine implacable à ceux qui lui avaient enlevé ce cher objet de sa piété filiale qui avait dirigé sa jeunesse et deviné son avenir. Le général Beaulieu, qui commandait *la Sainte-Geneviève*, mourut à Toulon d'une fièvre chaude, au retour de cette expédition, dans un âge qui lui aurait permis, s'il eût vécu, d'entreprendre de nouveaux voyages et de courir à de nouveaux exploits.

Dans le courant de l'année 1638, Richelieu donna des ordres pour qu'une armée française entrât en Espagne par le pas de Béhobie, et pour qu'une flotte puissante en secondât les opérations.

L'archevêque de Bordeaux fut choisi pour commander l'armée navale; mais, quelque diligence qu'il mît à la rassembler, il n'en put venir à bout assez tôt pour l'utilité des troupes de terre. Le rendez-vous était à l'île de Ré, où l'archevêque attendait à la fois l'escadre de la Méditerranée et des vaisseaux de Hollande pour les joindre aux forces qu'il avait déjà. En attendant son départ, l'archevêque détacha sept gros vaisseaux, sous la conduite du sieur de Treillebois, pour aller porter aide à l'armée de terre qui venait de s'emparer du bourg et du port du Passage en Biscaye, avec plusieurs galions et autres navires qui s'y trouvaient. Le 29 juillet, le gros de la flotte, fort de trente-quatre autres vaisseaux, appareilla de Ré, entra bientôt dans le golfe de Gascogne, débarqua deux mille hommes au Passage pour en garder le port et le bourg, et emmena quatre des galions pris à l'ennemi, après avoir sacrifié le reste.

Le 11 août arriva l'arrière-garde, forte de onze vaisseaux; et le 13 seulement parut, aux cris d'admiration, aux applaudissements de toute la flotte, le superbe vaisseau *la Couronne*, portant le vice-amiral de Razilli. De mémoire d'homme, on n'avait rien vu de comparable. Ce vaisseau, dont on parla longtemps, que beaucoup d'auteurs contemporains ont célébré, et que l'on vint visiter de tous les pays voisins, avait été construit à la Roche-Bernard, en Bretagne, par un Dieppois nommé Charles Morien. Sa quille seule avait cent vingt pieds de long, et chacun se disait avec admiration que les salles et galeries du Louvre lui cédaient en largeur. La hauteur de son grand mât était de deux cent seize pieds, y compris les mâts de hune et de perroquet avec le bâton de pavillon. Son riche pavillon n'avait pas coûté moins de quatorze mille écus, somme incroyable, surtout si l'on se reporte à l'époque. La maîtresse ancre pesait quatre mille huit cent cinquante-cinq livres. Le corps du vaisseau lui-même était estimé peser quatre millions de livres et pouvoir en porter autant. Dans les deux jets de voiles dont il était assorti, il entrait six mille aunes de toile. Comme on avait reconnu l'inconvénient de trop rapprocher les canons les uns des autres, et l'impossibilité où l'on était dans ce cas de les tirer tous à la fois, on n'avait percé *la Couronne* que de soixante et douze embrasures de bouches à feu, distantes de onze pieds les unes des autres. Ce qui surpre-

nait surtout dans ce bel édifice flottant, c'est que son énorme volume ne l'empêchait pas d'être un des meilleurs voiliers qui jamais se fût vu. Cinq cents matelots d'élite le montaient, outre les pilotes, maîtres d'équipages et autres préposés.

La flotte française, quand toutes ses forces furent réunies, se trouva composée : 1° de trente-huit vaisseaux de France, à savoir : *la Couronne*, de deux mille tonneaux et cinq-cents hommes d'équipage, montée par de Launay-Razilli ; *le Navire du Roi*, de mille tonneaux et trois cents hommes d'équipage, monté par le commandeur des Gouttes ; *la Reine*, de six cents tonneaux et deux cent quarante-cinq hommes, capitaine Danerac ; *la Vierge*, de six cents tonneaux et de deux cent quarante-cinq hommes, capitaine du Mé ; *le Cardinal*, de pareille force, capitaine de Coupeauville ; *le Triomphe*, *la Victoire*, *le Saint-Louis*, *le Trois-Rois*, *la Fortune*, *l'Europe*, tous les six de cinq cents tonneaux et deux cent cinq hommes chaque, capitaines de Caën, Contenaut, Treillebois, Baptiste, qualifié capitaine de la compagnie des gardes de l'archevêque de Bordeaux, Cazenac et Montigny ; *le Triton*, de quatre cents tonneaux et cent cinquante-cinq hommes, capitaine Villemoulin ; *le Faucon*, de pareille force, capitaine Dumenillet ; *le Cygne*, *le Coq*, *la Licorne*, *le Corail*, de cinq cents tonneaux et deux cent cinq hommes chaque, capitaines de Cangé, Chastelus, La Chesnaye et Porte-Noire ; *l'Émérillon*, de trois cents tonneaux et cent vingt-cinq hommes, capitaine de Morsay ; *le Saint-Charles*, de quatre cents tonneaux et cent cinquante-cinq hommes, capitaine Saint-Étienne ; *le Dauphin*, de pareille force, capitaine Boisjoli ; *la Perle*, *la Renommée*, *l'Intendant*, *le Saint-Jean*, *la Magdelaine*, tous cinq de trois cents tonneaux et cent vingt-cinq hommes chaque, capitaines La Roullerie, Dainel, de Conflans, Abraham Duquesne et de Senantes ; *le Turc*, de deux cents tonneaux et cent hommes d'équipage, commandé par Guiton, l'ancien maire et amiral de La Rochelle ; *le Saint-François*, *la Marguerite*, *l'Hermine*, *le Neptune*, *l'Espérance*, *le Petit-Saint-Jean*, de deux cents tonneaux et cent hommes chaque, capitaines Regnier, La Treille, de Lignières, chevalier Paul, chevalier Garnier, Razet, de Broq ; *la Frégate du Hâvre*, surnommée *le Turc*, de cent tonneaux et soixante-six hommes, capitaine Clerisse ; *la Royale*, de cent tonneaux et quatre-vingt-deux hommes, capitaine Savigny ;

la Cardinale, de cent tonneaux et quatre-vingts hommes, capitaine Baronnie; 2° de trois vaisseaux frétés en Hollande : *le Lion*, de quatre cents tonneaux, à quatre mille cent livres par mois; *le Nassau* et *la Licorne*, de trois cents tonneaux chaque, frétés à raison de quatre mille deux cents livres les deux; 3° de huit brûlots : *le Saint-Louis* d'Olonne, capitaine Brun; *le Soleil*, capitaine Jamin; *l'Amitié de Hambourg*, capitaine Des Ardens; *l'Ours*, capitaine de Matha; *le Chasseur*, capitaine Collo; *la Fortune*, capitaine Molé; *le Saint-Sébastien*, capitaine Martin; *le Saint-Claude* d'Honfleur, capitaine Vidaut; 4° de six flûtes frétées et d'un navire-hôpital; 5° enfin de *la Frégate de Brest*, de cent tonneaux, et *du Flibot de Brest*, de soixante tonneaux, capitaine Fourchaut. Le maître des requêtes Amelot de Beaulieu, président du grand conseil, était intendant de l'armée navale qui se rendit incontinent devant Fontarabie, dont l'armée de terre faisait depuis quelque temps le siége.

On détacha d'abord de la flotte une petite escadre, sous le commandement de l'ancien maire et amiral huguenot Guiton, pour conduire et équiper à La Rochelle les prises faites au port du Passage; puis huit gros vaisseaux, quelques flûtes et deux brûlots, pour tenir la mer sous les ordres du chevalier de Montigny, remplissant les fonctions de contre-amiral dans l'armée navale. Montigny, officier renommé pour son courage et son expérience, était chargé de ne rien laisser sortir de Saint-Sébastien, place voisine de Fontarabie, et d'approcher le plus près qu'il pourrait de Gatari pour en sonder la rade et reconnaître si la flotte, dans le cas où cela serait nécessaire, y aurait un mouillage convenable. Le cardinal de La Valette qui, de concert avec le prince Henri de Bourbon, commandait l'armée continentale, ayant manifesté l'intention de faire brûler plusieurs bâtiments français échoués sous le feu de Saint-Sébastien, dans une position presque désespérée, l'archevêque y mit énergiquement obstacle, et dépêcha sur-le-champ, pour la conservation de ces navires, plusieurs officiers, entre lesquels Duquesne et le chevalier Paul, qui réussirent à les relever et à les sauver.

Montigny ayant découvert à son ouest quatorze galions et quatorze frégates d'Espagne, poussés d'un bon vent et marchant de front en bel ordre, en donna aussitôt avis, par un coup de ca-

non, à tous les navires de son escadre qui se tenaient un peu éloignés les uns des autres pour faciliter leurs découvertes, et en même temps dépêcha une patache à l'archevêque. L'amiral espagnol, don Lopez, ne chercha point à combattre l'escadre de Montigny et alla se ranger dans la rade de Gatari.

Aussitôt l'archevêque tint un conseil et recueillit l'avis de ses officiers, particulièrement ceux du vice-amiral de Launay-Razilli, frère du commandeur de Malte, marin et navigateur éminent, du contre-amiral de Montigny, du commandeur des Gouttes, capitaine du vaisseau-amiral, du capitaine Giron, célèbre par ses voyages au long cours, du chevalier Paul, et de Duquesne à peine encore dans sa vingtième année, mais en qui le génie tenait lieu d'expérience. Le résultat de ce conseil fut que l'archevêque partit avec dix de ses meilleurs vaisseaux et cinq brûlots seulement pour aller attaquer la flotte espagnole dans la rade même de Gatari où elle s'était fortifiée, laissant la garde du canal de Fontarabie au vice-amiral de Launay-Razilli, ainsi qu'au reste de l'armée.

Après avoir eu à essuyer quelques jours de temps contraire, l'archevêque arriva à peu de distance de Gatari. Le capitaine Giron monta sur un chétif brigantin, et, en cet équipage, osa donner la chasse aux pinasses et chaloupes de l'ennemi.

Cependant l'amiral espagnol, dont les gros galions étaient protégés par les batteries de la côte qui commandaient toute la rade, se croyait inattaquable, et les matelots de sa flotte défiaient et insultaient par mille sifflements, gestes, brocards et moqueries, ceux de la flotte française qui rongeaient leur frein, d'autant plus tristes et mornes qu'il ne leur venait pas le moindre vent en aide. Tout à coup voilà qu'un frais inespéré souffle de la mer; quelques ondes blanchissent au loin, la houle croît, et fait rouler avec majesté les vaisseaux de l'archevêque; le vent semble assurer la victoire. D'un commun avis, l'attaque est décidée; chacun se rend à son bord; la joie rayonne sur tous les visages, personne ne songe à dîner, quoiqu'il soit onze heures. Les prières à Dieu étant faites et les ordres donnés, on vit aussitôt *l'Europe*, l'un des meilleurs voiliers de la flotte, qui portait Montigny, *le Cygne*, capitaine de Cangé, *la Licorne*, capitaine La Chesnaye, *le Coq*, capitaine de Chastelus, *la Vierge*, capitaine Du Mé, et *la For-*

tune, capitaine Cazenac, s'avancer si près des galions espagnols que, du mousquet, ils pouvaient choisir leur ennemi. Suivirent cinq brûlots, *l'Ours*, *la Fortune*, *le Chasseur*, *le Saint-Louis* d'Olonne, et *le Soleil*, commandés par les capitaines de Matha, Molé, Collo, Brun, Jamin, soutenus des chevaliers Paul, de Senantes, Lignières, Garnier et de Boisjoli, ayant derrière eux le chevalier de Conflans, le baron de Macé et Duquesne, pour donner assistance à ceux qui en auraient besoin, le lieu étant si étroit qu'il était impossible de combattre de front en plus grand nombre. *L'Europe* ayant lâché sa bordée, les autres l'imitèrent pendant que l'artillerie des vaisseaux ennemis et les batteries de la côte leur répondaient. Il y avait un demi-quart d'heure que ce tonnerre faisait entendre son fracas au milieu d'une fumée si épaisse qu'elle empêchait de se voir, quand un vent d'arrière porta dans la flotte espagnole deux brûlots. Ceux-ci, pour s'attacher à elle, n'eurent pas besoin de beaucoup d'efforts de la part des gens qui les conduisaient et qui purent se retirer promptement dans leurs chaloupes, après avoir jeté les grappins et allumé leurs artifices. Le feu sort à grosses bouffées par tous les sabords de ces brûlots, saisit les galions d'Espagne, s'attache à la proue, gagne les cordages, et en un instant les environne de flammes. Un cri lamentable et plein d'horreur s'élève des vaisseaux embrasés, tandis qu'une consternation universelle s'empare de la foule qui bordait les rivages voisins. L'horreur redouble : un troisième, un quatrième, un cinquième brûlot, arrivant l'un après l'autre, allument d'autres feux et changent toute la flotte espagnole en une forêt qui brûle, sans laisser sur elle, à qui que ce soit, l'espoir du salut. Les bouffées de flammes sautaient souvent de fort loin d'un bord à l'autre ; d'autres fois elles s'élevaient jusqu'au sommet des mâts, et alors les pavillons et les mâts de huniers, tombant dru et menu, imitaient véritablement le fracas d'une forêt violemment agitée par la tempête. Les soutes à poudre éclatent, font sauter ponts et tillacs, avec un bruit inexprimable, et portent jusqu'au ciel des fumées de toutes couleurs. Spectacle déchirant, même pour les vainqueurs ! Les infortunés Espagnols courent éperdus de proue à poupe, criant, hurlant, sous la pluie de charbon de feu qui leur tombe d'en haut avec des pièces de voiles en lambeaux, tandis que la mitraille et les boulets les poursuivent encore. Leur propre

canon s'allume et foudroie ceux qui essayent de les secourir. La plupart sont jetés en l'air, et, à moitié brûlés, retombent dans les eaux pour y être étouffés. Trois mille soldats de choix périrent, et presque tous de cette cruelle manière. Le galion amiral, sur lequel se trouvait le brave don Lopez, était encore sain et entier à l'abri d'une montagne, faisant jouer son artillerie et se défendant avec acharnement contre le vaisseau du capitaine Du Mé, quand, au frémissement de la foule qui, sur le rivage, tantôt levait ses mains vers les cieux, tantôt les abaissait sur ses genoux et exprimait ses tortures intérieures de mille façons, on vit un nouveau brûlot, *l'Amitié*, commandé par le sieur Des Ardens, se diriger, d'après l'ordre de l'archevêque, sur ce seul reste à peu près d'une flotte naguère si majestueuse. Le brûlot, battu à la fois de l'artillerie des vaisseaux de don Lopez et de celle de la côte, se trouva d'abord fort en peine; il eut son gouvernail coupé. Des Ardens, désespérant de pouvoir aborder l'amiral espagnol et de lui jeter le grappin, met le feu à sa propre chaloupe, la confiant au vent qui la pousse près d'une barque ennemie qu'elle embrase. Celle-ci était voisine du vaisseau-amiral qui bientôt jette des flammes, sans qu'on sache positivement si elles sont causées par le brûlot de Des Ardens ou par les bordées toujours bien nourries du vaisseau de Du Mé. Le feu du galion de don Lopez s'étend à tout ce qui l'environne; de la mer, l'incendie passe sur la terre; il gagne une grande partie de la ville prochaine ; la montagne sous laquelle l'amiral ennemi s'abritait, s'allume comme un volcan. Elle brûlait depuis six heures déjà, que le feu, irrité par les eaux onctueuses de la mer, s'acharnait encore jusque sur la quille des vaisseaux et ne faisait plus d'eux en totalité que des tisons qui couvrirent les flots et portèrent à plus de dix lieues de là des témoignages de ce désastre (4). Le capitaine de Cangé, s'était héroïquement comporté dans cette bataille, où l'on avait vu les vaincus se conduire eux-mêmes en héros, et parfois, en tombant, s'envelopper dans leurs pavillons en guise de suaires. Le chevalier Paul, l'un des plus grands marins de ce temps, ne s'était pas moins signalé. Duquesne avait fait ici, comme auparavant, comme depuis, comme toujours, exploits et merveilles. Telle fut cette importante affaire du 22 août 1638 en rade de Gatari ou Guetaria, en Biscaye.

L'archevêque écrivit, de la rade même où il avait remporté la victoire, cette lettre qui témoigne de son caractère fier et martial :

« Je ne serais pas digne de tenir la place de Son Éminence, si j'avais su les ennemis si près moi sans les combattre. Ils l'ont été par la grâce de Dieu et la valeur des capitaines qui commandent les vaisseaux du roi, de telle sorte que de quatorze galions et trois frégates rassemblés de Dunkerque à la Corogne et de ceux qui étaient sortis du Passage chargés de trois mille hommes de pied qu'ils menaient à Saint-Sébastien, il ne reste plus ni hommes ni vaisseaux en état de pouvoir nuire au service du roi, tout ayant été brûlé, à la réserve d'un qui est échoué, tout percé de coups de canon et qui ne servira jamais. Pour les hommes, ce qui a pu échapper de l'eau et du feu est sans armes, sans habits et sans cœur, de sorte que vous pouvez vous assurer que vous voilà délivré d'un secours de terre, et l'armée du roi de ce valeureux don Lopez, lequel ne devait pas s'attaquer aux armes de Sa Majesté pour couronner les grandes victoires qu'on disait qu'il avait obtenues autrefois. »

A peine Richelieu eut-il reçu le rapport de la bataille de Gatari, qu'il adressa à l'archevêque les plus triomphants éloges.

« Monsieur, lui écrivit-il, je ne saurais vous témoigner la joie que j'ai de la victoire que vous avez remportée sur les ennemis. C'est un effet de votre cœur, de votre activité et de votre bonne conduite. J'espère que ce succès sera suivi de plusieurs autres et par terre et par mer, et je vous conjure de faire tout ce que vous pourrez à ce qu'il ne soit pas seul... J'écris à MM. de Goutes, Montigny, de Cangé, et je vous prie de témoigner aux sieurs de Chastelus, de Cazenac, du Mé, La Chesnaye, Boisjoli, Senantes, Lignières, Garnier, Paul, de Conflans, Macé et Duquesne, l'entière satisfaction que j'ai de la façon avec laquelle ils se sont comportés en cette occasion, et les assurer de mon affection. J'enverrai à tous les capitaines des brûlots, des chaînes d'or et des lettres de capitaines entretenus. »

Une lettre de compliment du roi lui-même accompagnait la dépêche de Richelieu, qui insistait en outre d'une manière pressante pour que la flotte secondât de tous ses efforts le siége de Fontarabie.

Malheureusement la mésintelligence qui se mit entre les chefs des forces assiégeantes et le mauvais vouloir du cardinal de La Valette, fils de d'Épernon, pour l'archevêque, firent échouer cette entreprise. En vain Sourdis en personne étant descendu à terre à la tête de la marine, fit tous ses efforts pour rallier l'armée ; il eut son cheval tué sous lui, et ne put que montrer de nouveau sa valeur et sa fermeté. Après la défaite, il recueillit les débris de l'armée ; remonté sur ses vaisseaux, il côtoya l'Espagne, prêt à balayer toute escadre qui ferait montre de l'inquiéter, et vint mouiller en France.

Richelieu ne voulant point enlever la flotte de l'archevêque à l'Océan, où elle pouvait redevenir d'un moment à l'autre utile, donna des ordres pour qu'une autre flotte de quinze galères, dix-huit vaisseaux ronds et trois brûlots, se tînt continuellement dans la Méditerranée, pour interrompre les communications entre l'Espagne et l'Italie, où la guerre se poursuivait toujours, et aussi pour châtier les corsaires algériens et tunisiens qui, mettant à profit les divisions des puissances chrétiennes, ne connaissaient plus de bornes à leur insolence et à leurs déprédations. Richelieu donna le commandement des vaisseaux ronds sur la Méditerranée au comte d'Harcourt, et, à cette occasion, fit un règlement pour fixer les droits et prérogatives, tant du lieutenant général de la flotte pour le grand-maître, que du général des galères dont la charge avait été conservée lors de la suppression des amiralats. Ce règlement portait, entre autres choses, que dans toutes les armées navales du roi composées de navires, vaisseaux et galères ensemble, lorque le grand-maître de la navigation n'y pourrait être en personne, le commandement serait dévolu au général des galères, à moins que le lieutenant général pour le grand-maître n'eût commission expresse de suppléer celui-ci ; que si les galères se retiraient par événement de la flotte, le commandement suprême reviendrait au lieutenant général du grand-maître, quand bien même le général des galères serait resté auprès de lui ; et qu'enfin le lieutenant général commanderait tous vaisseaux ronds et galères indistinctement en l'absence du général des galères.

En cette circonstance, le comte d'Harcourt ayant reçu commission de suppléer le grand-maître qui lui déléguait ses pou-

voirs, le général des galères parut peu satisfait d'avoir le second rang, et montra d'abord peu d'empressement à obéir. Ses lenteurs empêchèrent la mise à exécution d'un projet d'attaque conçu par Richelieu contre les États barbaresques de la côte nord de l'Afrique. Mais le cardinal reprocha si vivement à Pontcourlai, tout son neveu qu'il était, son peu d'activité en cette occasion, que celui-ci eut hâte de rentrer en grâce par quelque grand exploit naval.

Pendant que le comte d'Harcourt, se tenant depuis quelque temps aux îles d'Hyères, avec ses vaisseaux ronds, formait le dessein d'aller surprendre sur leurs ancres vingt-huit vaisseaux espagnols sortis du Port-Mahon pour se rendre à Barcelone, et s'en trouvait empêché par les vents contraires, Pontcourlai eut avis que quinze galères d'Espagne et de Sicile étaient passées en Italie, chargées de trois mille cinq cents soldats d'élite. Il résolut de les suivre, partit, le 26 août 1638, du golfe de Saint-Tropez, et fut forcé de relâcher à Villa-Franca, où il apprit que les galères qu'il cherchait étaient dans le port de Vado, n'ayant point déposé leur infanterie à terre. Pontcourlai, qui avait d'abord eu le projet d'une attaque par surprise, se voyant découvert, cingla ouvertement sur les ennemis. Ceux-ci sortirent du port de Vado en ordre de bataille et allèrent se placer entre ce port et Savone. La nuit approchait; Pontcourlai remit son attaque au lendemain, 1er septembre. Les deux armées navales se tinrent jusqu'à la pointe du jour prêtes à combattre. Les galères de France firent alors voile vers Gênes pour gagner le vent. Celles d'Espagne et des Siciles firent, dans le même but, une manœuvre analogue, et l'on passa ainsi trois heures à se disputer le vent, en présence d'une multitude de curieux accourus sur la côte.

Les deux escadres, toujours tirant vers Gênes, se trouvèrent enfin à la portée du mousquet. Le nombre des galères était égal de part et d'autre, et de part et d'autre elles étaient disposées de la même manière : quatorze contre quatorze, partagées en deux divisions de chaque côté, et ayant en plus leur capitane au milieu d'elles. Chacun pouvait choisir son adversaire. *La Guisarde*, galère-capitane de France, sur laquelle était Pontcourlai qui n'agissait pas moins de la main que de l'esprit, ayant abordé la capitane ennemie, ne fit jouer son canon qu'à la portée du pistolet;

mais ce fut avec tant d'adresse que, du premier coup, celle-ci eut toutes ses pièces démontées et tous ses artilleurs tués. Pendant que la capitane française avait l'éperon enferré dans celui de la capitane hispano-sicilienne, les autres galères des deux escadres s'engageaient les unes contre les autres. *La Vincequerre*, qui portait le nom de son capitaine, aborda et emporta une galère ennemie. *La Patronne de France* prit *la Patronne de Sicile*, mais non sans avoir perdu son vieux et vaillant capitaine de Montolieu qui, depuis quarante ans, tenait la mer. *La Cardinale* enleva *la Patronne réale d'Espagne*. Cette conquête lui avait aussi coûté bien cher : *la Cardinale* avait vu tomber pour ne plus se relever son capitaine des Roches, son lieutenant et presque tous ses officiers; un volontaire, le jeune chevalier de Margallet, avait été réduit à les remplacer, et s'en était dignement et valeureusement acquitté. *La Richelieu*, plus heureuse, ne perdit que son lieutenant, en prenant *la Saint-Francisque* à l'ennemi. Sur *l'Aiguebonne*, capitaine d'Aiguebonne, une mort eut lieu, déplorable entre toutes : pendant que cette galère était aux prises avec *la Sainte-Marie-d'Espagne*, le jeune baron de La Garde, petit-fils de l'illustre général des flottes de François Ier et de ses trois successeurs, et qui déjà marchait à grands pas sur les traces de son aïeul, fut tué en s'élançant à l'abordage. *La Sainte-Marie-d'Espagne* fut néanmoins emportée. Pendant ce temps, on voyait le capitaine d'une galère nommée *la Valbelle*, combattre comme un lion malgré les soixante et dix ans qui pesaient sur sa tête, aller successivement à l'abordage des bâtiments ennemis, en prendre, en couler plusieurs, puis à son tour abordé de droite, de gauche, par l'arrière, par l'avant à la fois, refuser obstinément de se rendre, et, atteint de douze coups de feu, ne pouvant plus se soutenir, se faire attacher à son mât, continuer de commander, d'exciter les siens, et de soutenir le choc de quatre galères ennemies, jusqu'à ce que sa vie se fût écoulée avec la dernière goutte de son sang. Ce vieillard, type vraiment sublime et néanmoins peu rare de l'honneur français dans des âges de notre marine nationale beaucoup trop oubliés, se nommait Cosme de Valbelle; il était le descendant d'une famille qui faisait remonter son origine aux premiers comtes de Provence et aux anciens comtes de Marseille, et qui, de père en fils, avait donné à la France une série de marins valeu-

reux et dévoués, commandant presque toujours des galères construites et armées à leurs frais. Près du vieux Valbelle, connu longtemps, comme un homme de Plutarque, avec le surnom de Valbelle l'Ancien, son fils, Jean-Baptiste de Valbelle, enfant à peine dans sa neuvième année, faisait alors sa première campagne, et donna l'exemple du plus étonnant sang-froid au milieu de la poudre et des boulets et jusque dans l'abordage. Après avoir été témoin de la mort sublime de son père, il fut fait prisonnier avec Jean-Philippe de Valbelle, son frère, qui servait en qualité de lieutenant sur le même bâtiment et qui mourut longtemps après d'une blessure reçue à la tête dans cette journée. Les Français avaient l'avantage, mais leur victoire n'était pas assurée; les deux capitanes, par le triomphe ou par la ruine de l'une d'elles, devaient fixer définitivement le sort des armes. Elles se battaient toujours, depuis plus d'une heure que Pontcourlai avait commencé l'abordage. Leurs ponts étaient couverts de blessés et de morts. Au nombre de ces derniers, on comptait parmi les Français beaucoup de personnages de distinction, entre autres le sieur de Querville, capitaine au régiment des galères, qui s'était distingué à la prise des îles Lérins, et surtout le chevalier de Félix Luxembourg, qui commandait à la proue, et qui, nonobstant ses blessures, s'était tenu ferme à son poste jusqu'à ce que, peu à peu, perdant ses forces avec son sang, il se fit soutenir par deux Turcs de la chiourme, et expira en commandant encore. Pontcourlai et don Rodriguez de Velasquez, qui remplissait la charge de général des galères à bord de la capitane ennemie, se cherchaient et se mesuraient dans la mêlée, sachant que, de leur mort à l'un ou à l'autre, dépendait l'issue du combat. Six fois don Rodriguez se présenta l'épée à la main en face de Pontcourlai, et six fois la victoire demeura incertaine. Enfin Rodriguez reçut un coup qui lui fit rendre l'âme. La victoire était dès lors à Pontcourlai et aux Français. Les ennemis, voyant l'étendard de France arboré sur la capitane d'Espagne, s'échappèrent en désordre vers Gênes, emmenant trois galères françaises, mais en laissant six des leurs à la place. Pontcourlai (5) revint triomphant à Marseille, le 13 octobre 1638; les six galères de l'escadre hispano-sicilienne, dont il s'était rendu maître, suivaient en état de captives, avec leurs bannières, guidons et étendards traînants; tandis qu'au

contraire l'escadre victorieuse était pavoisée de bas en haut, et avait revêtu toutes ses parures de fête.

Dans ce glorieux combat, les hommes de la chiourme, malheureux forçats qui ramaient sur les galères dont ils empruntaient leur nom de *galériens*, avaient pris une part généreuse et inattendue à l'action. Au fort de l'abordage, on en avait vu s'agiter dans leurs chaînes, se dresser sur leurs fers et battre de leurs avirons les Espagnols et les Napolitains. Ah! c'est que ces hommes à la tête entièrement rasée, enchaînés la plupart du temps tout nus et six par six à leur banc, tandis que, pour la manœuvre de la galère, il leur fallait, dix, douze et jusqu'à vingt heures durant, pousser le lourd aviron, allonger tous les muscles de leur corps; ces hommes qui pour toute boisson avaient de l'eau, qui pour toute nourriture recevaient trois onces de biscuit par jour, et, de deux jours l'un seulement, une soupe de trois onces de fèves cuites avec un quart d'once d'huile, de peur que, comme on fait des chevaux dressés à la course, trop d'aliments ne nuisissent à leur agilité; ah! c'est que ces infortunés qui tombaient exténués sur leur banc de misère, et dont les *comites* ou maîtres de chiourme essayaient de relever la défaillance à coups de fouet jusqu'à ce que mort s'ensuivît, et qu'ils ne fussent plus bons qu'à être jetés à la mer sans autre cérémonie; c'est que ces victimes de temps encore à demi barbares et toujours si peu à regretter lorsqu'on les examine à fond, n'étaient pas tous, à beaucoup près, des criminels comme on pourrait l'imaginer aujourd'hui; c'est que leur cœur, que l'esclavage le plus odieux n'avait point eu la puissance de dépraver, leur rappelait sans cesse ce qu'ils avaient été et les rendait parfois, dans l'ardeur du combat, à toute l'énergie de l'homme libre. Les uns étaient des Turcs et des Maures; ils étaient simplement punis de la peine du talion; les chrétiens faisaient de leurs prisonniers mahométans ce que les mahométans faisaient de leurs prisonniers chrétiens. Le crime de beaucoup d'autres avait été dans leur religion, et combien ne devaient-ils pas se sentir prêts à frapper de la seule arme qui leur restât les Espagnols et les Siciliens fanatiques! Parmi eux se trouvaient encore de pauvres Français protestants, condamnés pour hérésie, et qui, n'étant pas de race noble ou riche, avaient tout d'abord été jetés dans la chiourme, puis oubliés dans les traités

entre les grands seigneurs. Il y en avait eu un grand nombre sous les règnes des prédécesseurs de Henri IV; nul doute qu'il n'y en ait eu sous Louis XIII, et, chose désolante à reconnaître, il y en eut même sous Louis XIV. Et puis, à quelque culte qu'il appartînt, même au culte catholique romain le plus pur, le pauvre soldat pris à la guerre revenait de droit à la chiourme, si elle avait besoin d'hommes.

Au mois de mai de l'année suivante, 1639, l'archevêque partit encore de la rade de Saint-Martin-de-Ré, avec sa flotte, forte de quarante vaisseaux de guerre, vingt et un brûlots et douze flûtes chargées d'artifices et d'infanterie pour les descentes. Il alla provoquer sur les côtes de Galice les flottes espagnoles qui, à son arrivée, s'enfoncèrent dans leurs ports. Ayant fait rencontre d'un vaisseau anglais, il le chargea d'aller porter de sa part un défi dans les formes à l'amiral espagnol; mais il ne reçut point de réponse, et ne put venir à bout de faire sortir l'ennemi, quoiqu'il fît à dessein de fréquentes descentes dans son voisinage. Les temps contraires ayant forcé l'archevêque de venir mouiller à Belle-Isle-en-Mer, il en repartit bientôt; et, sur l'avis qu'il y avait neuf galions espagnols en rade de Santona, près de Laredo, en Biscaye, il s'y rendit en toute hâte; mais sept de ces galions avaient déjà pris le large. Les deux autres, de mille à huit cents tonneaux chaque, étaient retirés dans un amas de sable sous le fort Santona et défendus par plusieurs batteries et deux mille hommes bien retranchés. L'archevêque, brûlant de faire oublier le malheur de Fontarabie, dont il n'avait point été la cause, descend à terre et attaque successivement la place de Laredo et celle de Santona, qui sont toutes deux emportées à la pointe de l'épée, avec l'appui de quelques vaisseaux, frégates et chaloupes. Duquesne ayant eu ordre d'aborder les galions restés en rade, et s'étant intrépidement présenté à l'attaque sur quelques chaloupes armées, eut la mâchoire rompue par un coup de mousquetade au menton. Il n'en mourut pas toutefois, et des deux galions qui étaient en rade de Santona, l'un fut brûlé, l'autre pris.

L'archevêque reçut de nouvelles congratulations pour ses récents succès. Quatre drapeaux, conquis par ses armes sur les Espagnols, furent portés en grande pompe et triomphalement appendus dans la cathédrale de Bordeaux.

La guerre avec la maison d'Autriche et d'Espagne s'étant compliquée d'une guerre civile et étrangère dans les souverainetés de Savoie et de Piémont, et la France ayant pris le parti de la veuve de feu Victor-Amédée, sœur de Louis XIII et tutrice des enfants mineurs de ce prince, contre les collatéraux mécontents, le comte d'Harcourt laissa, en octobre 1639, le commandement de la flotte du Levant, au jeune marquis de Brézé, neveu, comme Pontcourlai, du cardinal-ministre, pour prendre celui d'une armée de terre en Piémont. Il fit ravitailler Casal, et, avec un corps de huit mille hommes seulement, battit devant Quiers, le 20 novembre 1639, vingt mille Espagnols commandés par le prince Thomas de Savoie. En 1640, le comte d'Harcourt, après avoir forcé le général espagnol, marquis de Leganez, dans ses lignes devant Casal, et s'être mis par là en mesure de faire le siége de Turin, battit pour la seconde fois, le 11 juillet, ce général qui était venu l'attaquer dans ses retranchements. On vit à cette occasion une chose fort extraordinaire. Tandis que la citadelle était assiégée par le prince Thomas, maître de la ville, la ville était assiégée par le comte d'Harcourt, et le comte d'Harcourt assiégé dans son camp par le marquis de Leganez. Le comte sortit victorieusement d'un double péril et entra dans Turin le 24 septembre 1640. Cet événement couvrit de gloire le comte d'Harcourt; le fameux Jean de Wert, général des troupes impériales, s'écria qu'il aimerait mieux être Harcourt qu'empereur. Le vainqueur revint un moment à la tête de sa flotte; assisté du marquis de Brézé, qui avait alors le commandement des galères, il s'assura de Villa-Franca, près Nice, en opposition à vingt-deux galères d'Espagne et d'Italie, qui s'approchaient dans le même but, fit d'importantes captures, et força les Génois à garder, contre leur gré, la neutralité. Ce fut là le terme des exploits maritimes du comte d'Harcourt; désormais il ne servit plus que sur terre. Il fut vivement regretté des matelots dont il s'était montré le père, à ce point que, dans les moments de disette, il commençait toujours par eux et oubliait le soin de sa propre table (6).

En cette même année, le chevalier Paul, qui ne perdait pas de vue ses vœux de frère de l'Ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem et qui ne voulait pas faire de visite à Malte sans y payer sa bienvenue, enleva, dans sa route, un corsaire algérien dont il fit

hommage à Paul Lascaris Castelard, issu des empereurs de Constantinople et des comtes de Vintemille, l'un des grand-maîtres français qui, après La Cassière, de Verdalle, Alof et Adrien de Vignacourt, Antoine de Paule, avaient succédé par élection à Parisot de La Valette. La réception dont on honora le chevalier Paul à Malte fut digne en tout de ses services passés et présents. Les annales de l'Ordre la consignent comme un événement. L'illustre marin ne tarda pas à revenir prendre part aux guerres de la France.

L'année suivante, 1640, Brézé, décidé désormais à faire de la marine sa carrière de gloire, montra, à côté des qualités d'un héros, celles d'un amiral. Chargé du commandement de l'armée navale du Ponant ou de l'Océan, il fit voile de La Rochelle avec trente bâtiments de guerre, dont neuf brûlots, dans l'intention d'arrêter et de combattre la flotte des Indes-Occidentales qui devait partir de Cadix pour la Nouvelle-Espagne. Les vingt et un vaisseaux étaient *l'Amiral*, monté par de Brézé ; *le Vice-Amiral*, monté par du Mé ; *le Contre-Amiral*, monté par le chevalier de Coupeauville ; *le Coq*, *le Faucon*, *l'Hermine;* le galion *l'Olivarez*, *la Princesse*, *le Dauphin*, *le Navire du Roi*, *l'Émérillon*, *le Corail*, *le Cigne*, *la Licorne*, *la Perle*, un autre *Faucon*, *la Renommée*, *la Fortune*, *l'Espagnol*, *la Madeleine* et *le Neptune*, qui étaient commandés, dans l'ordre précité, par les officiers Porte-Noire, Dumenillet, Thibaut, Razet, Gabaret, Boisjoli, le commandeur et depuis grand-prieur de Goutes, de Saint-Germain, Beaupré, de Fontanelle, de Lanos, de Vançai, de La Vergne, de Bellegrange, Cazenac, Saint-Étienne et Buzac.

Le 20 juillet, se trouvant à douze ou quinze lieues à l'ouest de Cadix, la flotte donna la chasse à un bâtiment anglais qui ne lui sembla pas suffisamment neutre, et qui se décida à amener pavillon, s'en remettant à la générosité des Français. Brézé prit de lui quelques renseignements sur l'état et les projets des ennemis et le conserva jusqu'à plus ample examen.

Le 22 juillet, sur les sept heures du matin, on reconnut, à deux ou trois lieues au vent, la flotte des Indes-Occidentales qui faisait voile de Cadix, forte de trente-six galions, dont quatorze de quinze cents tonneaux, quatorze de mille à douze cents, et le reste de quatre à huit cents tonneaux. Aussitôt Brezé assembla

ses vaisseaux, fit force de voiles sur les ennemis, et après un petit calme, le vent ayant tourné au sud-ouest et lui ayant donné le dessus, il revira sur eux. Toutefois, la faiblesse du vent ne lui permit pas de les joindre avant trois heures de l'après-midi. L'amiral espagnol était à la tête de douze de ses plus gros bâtiments, et le reste de son armée paraissait en posture de se battre courageusement. Ce que voyant, le jeune Brézé alla droit à l'amiral d'Espagne et lui présenta le côté à portée de pistolet, ayant son vice-amiral du Mé auprès de lui avec partie de ses vaisseaux, tandis que le chevalier de Coupeauville, son contre-amiral, prenait les ennemis en arrière. Brézé commença la bataille en faisant un grand feu de toute son artillerie sur l'amiral d'Espagne qui, troué de toutes parts, fut obligé d'abandonner la partie. Profitant sans tarder de ce premier succès, Brézé ordonna qu'on s'approchât, et s'approcha lui-même à portée de pistolet des plus gros galions espagnols, que l'on canonna avec fureur et sans relâche, tandis que des brûlots étaient commandés pour les aborder. Ceux-ci accomplirent courageusement leur mission, qui si souvent était suivie de mort pour leurs officiers et leurs équipages; ils jetèrent les grappins sur quatre galions ennemis, parmi lesquels l'amiral d'Espagne, déjà maltraité par Brézé, et y fixèrent l'incendie; deux des galions furent entièrement consumés; l'amiral et le quatrième galion vinrent à bout d'éteindre le feu, mais non sans avoir perdu beaucoup de leurs hommes qui se jetèrent à l'eau dans le premier mouvement de la panique et se noyèrent; davantage encore auraient péri de ce genre de mort, si Brézé, ému de compassion, n'avait détaché ses chaloupes pour en sauver le plus possible; il en recueillit ainsi trois cents. Un cinquième galion, dont les mâts, les manœuvres et toutes les voiles brûlaient à la fois, présenta longtemps un effrayant spectacle : le feu ne cessa de le dévorer que quand il fut ras comme un ponton et ne laissa plus voir sur les flots qu'une masse inerte et impuissante. Cependant le vaisseau de Brézé, accompagné du *Coq*, monté par Porte-Noire, était revenu à la charge sur l'amiral d'Espagne; il allait l'aborder, lorsque par bonheur il s'aperçut que le vaisseau espagnol était près de couler bas, et que, les grappins une fois jetés, celui-ci aurait pu l'entraîner dans son désastre. En effet, on entendit encore l'amiral tirer deux coups de canon de dé-

tresse; puis il sombra, ainsi que deux autres galions, engloutissant avec lui le marquis de Cardeignas, capitaine-général de l'infanterie de la Nouvelle-Espagne, un prélat de grande considération et une brillante élite de gentilshommes qui tous d'ailleurs avaient vaillamment combattu jusqu'à la fin. La nuit étant survenue, l'ennemi, dont la perte s'élevait à cinq galions, de quinze à seize tonneaux, évalués cinq ou six mille écus pièce, et à plus de quinze cents hommes, en profita pour fuir vent-arrière. Brézé, après avoir rassemblé sa flotte, compté ses propres pertes, parmi lesquelles il avait à regretter quelques officiers et une partie des équipages de ses brûlots, mais pas un seul de ses vaisseaux et peu de monde en somme, se répara à la hâte, et, sans attendre que le jour fût revenu, reprit la poursuite des ennemis qui signalaient leur défaite par nombre de feux de détresse implorant du secours. Au lever du soleil, on les vit entrer dans la baie de Cadix. Brézé, bien qu'il ne fût accompagné que d'une partie de ses vaisseaux, les autres étant restés en arrière en raison de leurs avaries, opinait pour qu'on entrât à la suite de l'armée vaincue, et pour qu'on l'achevât dans la baie même; mais le conseil qu'il tint à son bord s'y opposa, et il se rangea à l'avis de marins tels que Porte-Noire, ancien et expérimenté capitaine breton, et Gabaret, officier qui devait s'acquérir une belle renommée sous le règne de Louis XIV.

Toutefois, il tint à ce qu'on restât en présence des Espagnols, pour témoigner que les Français étaient maîtres de la mer et interdisaient la sortie à l'ennemi. Quand sa victoire fut ainsi constatée, Brézé donna cours à son humanité naturelle : par son ordre, les prisonniers furent conduits à bord du bâtiment anglais arrêté, pour y être tout d'abord bien traités; le principal d'entre eux seulement, qui était neveu de l'amiral d'Espagne, lui fut amené. Ce jeune homme s'était jeté tout nu à la nage pour se sauver; le vainqueur en l'apercevant se sentit douloureusement ému; son premier mouvement fut d'envoyer chercher le plus beau de ses vêtements pour lui en faire présent; il accompagna ce don d'un baudrier magnifique; et, après avoir adressé à son prisonnier quelques paroles où la plainte ne ressemblait point à une insultante pitié, l'éloge du courage à l'orgueil du triomphe, il lui dit qu'il lui rendait la liberté ainsi qu'à ses compagnons

d'infortune, qu'ils pouvaient tous partir à l'instant sur le navire anglais, et que, pour tout témoignage de reconnaissance, il le priait personnellement de convier son oncle, l'amiral d'Espagne, à montrer désormais plus d'humanité qu'il n'avait fait envers les prisonniers français.

Pendant ce temps, l'archevêque, soit qu'il se plût à essayer de son génie naval partout, soit que Richelieu, en ministre prévoyant, voulût que ses amiraux fussent bons sur toutes les mers et s'y instruisissent, était substitué à d'Harcourt et à Brézé dans le commandement de la flotte de la Méditerranée. Il partit de Toulon, vers la fin de juillet, pour aller chercher les ennemis sur les côtes de Naples et de Sicile. Ayant ouï dire que le duc de Fernandinez, amiral pour l'Espagne, était près de Gênes et répandait le bruit qu'il avait couru toute la mer pour combattre la flotte française, sans la pouvoir rencontrer, il lui envoya ce cartel assez curieux, surtout quand on songe au caractère du personnage qui l'adressait :

« Monsieur, si vous êtes allé chercher aux îles de Sainte-Marguerite les dix-huit galères que j'ai l'honneur de commander, avec pareil nombre, comme toute l'Italie le publie, je m'assure que vous aurez joie que je vienne pour vous en faciliter la rencontre. Les six vaisseaux qui les suivent ne vous doivent faire ombrage ; car on les peut tenir à distance en mer, ou les mettre en dépôt dans le port de Gênes. Que toute appréhension soit donc levée de ce côté. La générosité que vous professez, et la valeur que vous avez toujours fait paraître, et que j'honore à un haut point, m'ont fait venir de deux cents milles d'ici pour vous donner cette satisfaction, et vous témoigner en ce faisant que je suis votre très-humble et obéissant serviteur. »

Cette missive, dans laquelle la fierté se mêlait à l'ironie, imposa tout à coup silence aux jactances du duc de Fernandinez, qui n'eut garde d'accepter le défi, et n'osa même tenir la mer.

Pendant ce temps, l'archevêque entrait jusque dans le golfe de Naples, enlevait un vaisseau de guerre devant la ville, et, à la faveur d'une descente hardie qui retenait les troupes ennemies occupées sur la côte, prenait plusieurs autres bâtiments dans les mêmes parages. Toutefois, le comte d'Alais, gouverneur de Provence, jaloux des nouveaux triomphes qu'aurait pu acquérir ce prélat guerrier, empêcha la flotte du Levant, en la laissant dé-

pourvue de soldats, de procéder aux attaques de Nice et de Villa-Franca, attaques qui entraient dans les plans de Richelieu pour cette année.

Les affaires du roi d'Espagne Philippe IV étaient en danger de toutes parts. Au mois d'octobre 1639, sous la conduite de Harpert-Martin Tromp, leur amiral, les Hollandais, alors alliés fidèles de la France, qui les avait faits et qui les maintenait ce qu'ils étaient, battaient la plus belle des flottes d'Espagne sur l'Océan, pendant que les armées de Louis XIII enlevaient une à une les villes des Pays-Bas.

D'un autre côté, dans la Péninsule elle-même, le royaume de Portugal reconstituait, en 1640, son indépendance, et, en 1641, la Catalogne qui autrefois, on s'en souvient, avait fait partie du royaume de France, se donnait à Louis XIII, sous la réserve de ses priviléges.

Sur ces entrefaites, deux vaisseaux, commandés par les capitaines Paul et Banaut, et quatre galères montées par les officiers de Baume, Duplessis, Montreau et le jeune Valbelle, enlevèrent, sous le canon des forts de Port-Vendres et sous un feu bien nourri de mousqueterie qui partait de la côte et des navires attaqués, deux galères et une grande patache ennemies, chargées de munitions et de troupes. Valbelle, alors dans sa quatorzième année seulement, reçut une blessure dans cette affaire.

Peu après, l'archevêque détacha encore de sa flotte cinq vaisseaux, commandés par les capitaines de Chastelus, Duquesne, Garnier; d'Aups et Maran, remorqués par six galères, aux ordres des capitaines de Terne, Saint-Jus, d'Aiguebonne, Duton, Gravezon et Duroret, pour aller faire une exécution du même genre sur cinq galions espagnols portant du blé et des soldats, qui s'étaient mis sous la protection de l'artillerie de la place de Rosas; l'enlèvement des cinq bâtiments eut lieu, le 27 mars 1641, après une action très-chaude de part et d'autre.

Le duc de Fernandinez, qui n'avait osé accepter le défi de l'archevêque, ayant fait rencontre, à la tête de vingt galères, de trois vaisseaux français, montés par les capitaines Boissis, Quelus et Maran, crut trouver là une occasion facile de venger sa honte; mais, au contraire, ce ne lui fut que l'occasion d'une tache de plus à sa réputation; car les trois vaisseaux, après une action

acharnée, forcèrent ces vingt galères à lâcher prise et à se retirer en désordre.

Le maréchal de La Mothe-Houdancourt vint assiéger, par terre, au commencement du mois de mai 1641, la place de Tarragone, à la prise de laquelle Richelieu tenait essentiellement ; et l'archevêque, avec sa flotte, eut ordre d'en bloquer étroitement le port pour intercepter aux assiégés toute espèce de secours. Les 8 et 9 juin, il concourut très-vivement à l'attaque et à l'occupation du fort de Salo. Ce devait être la fin de la carrière et des exploits militaires de l'illustre prélat. Tarragone paraissait sur le point de se rendre, et la garnison s'était même engagée à ne pas prolonger la défense, si, dans dix jours, elle n'avait pas été secourue ; mais, le 3 juillet 1641, un grand convoi hispano-napolitain de quarante et une galères pleines de vivres et de soldats, parut inopinément devant la place. L'archevêque prit à la hâte ses dispositions, partagea sa flotte en trois escadres et tomba sur le convoi; mais celui-ci, favorisé par la mer, qui contrariait vivement les plans de l'amiral français, et résolu à se sacrifier en partie pour sauver Tarragone, se précipita avec une telle furie dans les intervalles de la flotte de l'archevêque, qu'après une perte de douze de ses galères brûlées ou coulées bas et de plus de deux mille hommes noyés, il vint à bout de faire pénétrer dans le port le secours qui suffisait à dégager la parole de la garnison vis-à-vis de La Mothe-Houdancourt. En vain l'archevêque pressa-t-il le maréchal de ne pas se désespérer par ce contre-temps et de continuer le siége ; La Mothe-Houdancourt le leva quelques jours après. La retraite de la flotte de l'archevêque, retraite dans laquelle se signala Duquesne par-dessus tous, fut des plus belles ; attaqué à plusieurs reprises par les flottes ennemies, il les repoussa toujours ; pas un de ses bâtiments, même des moindres, ne resta au pouvoir des Espagnols ; tous furent ramenés à Toulon avec le sien, glorieux amiral que les boulets, par centaines, avaient troué, et dont les mâts, ne se soutenant plus depuis longtemps que par artifice, tombèrent en entrant au port.

L'inexorable Richelieu, qui ne pardonnait pas une heure d'insuccès, même à ceux qui naguère avaient le mieux mérité de lui, donna ordre à l'archevêque de se retirer à Carpentras en attendant qu'on eût instruit son affaire ; il lui assigna encore diverses autres

résidences, et enfin il lui permit de choisir celle qui lui plairait dans le Comtat Venaissin, exceptant toutefois Avignon. Sourdis envoya en vain sa justification à Richelieu, appuyée sur le témoignage de Duquesne, comme étant celui qui devait produire le plus sérieux effet sur l'opinion du cardinal-ministre. Ainsi qu'il arrive presque toujours dans la disgrâce, les reproches et les torts furent accumulés sur la personne de l'archevêque; son caractère pontifical lui-même ne fut point à l'abri; bien plus, on en prit texte pour dire qu'il avait gravement manqué, comme prêtre, en combattant pour la patrie; de sorte que dans le même temps où l'on accusait à Paris l'archevêque de Bordeaux de n'avoir pas en dernier lieu porté les armes avec assez de succès, les mêmes ennemis peut-être, joints aux organes des Espagnols vaincus par lui, l'accusaient de s'en être trop rigoureusement servi. L'archevêque répondit à cette attaque d'un autre genre par un mémoire tendant à prouver que de tout temps les prélats avaient pu prendre part à des expéditions guerrières, sans toutefois tremper leurs mains dans le sang de l'ennemi, en un mot qu'ils avaient pu s'exposer à se faire tuer, sans tuer eux-mêmes les autres (7).

Le cardinal était en veine de conquêtes. Il venait de recevoir, à titre de protectorat, pour Louis XIII, la principauté de Monaco, au nom du souverain de ce petit pays maritime d'Italie, que fatiguait la tyrannie espagnole. Il prépara la conquête du Roussillon. A mesure que sa santé s'affaiblissait, l'activité de son génie redoublait. Il donna, en 1642, le commandement de la flotte française, dans la Méditerranée, à son neveu, le marquis de Brézé, dont le père avait alors la vice-royauté de Catalogne pour la France.

Chargé d'empêcher les Espagnols d'amener des secours pour la défense de Perpignan, Brézé, avec vingt-neuf vaisseaux et douze galères, ces dernières commandées par le bailli de Forbin, fit voile des îles d'Hyères au mois de mai de cette année et courut, suivant son habitude, à la recherche des ennemis. Les ayant découverts, il les poursuivit intrépidement, implacablement à coups de canon, et enfin réussit, le 30 juin, à les forcer d'accepter la bataille à la hauteur de Barcelone.

Après avoir contraint les galères d'Espagne à s'enfoncer dans le gros de l'armée ennemie qui comptait quarante-huit vaisseaux,

dont trois de 66 canons, Brézé, dont les habiles manœuvres avaient gagné le vent sur une partie de celle-ci, offrit un spectacle effrayant et superbe à la fois. Il ordonne, et son vaisseau-amiral arrive sur le gros même des vaisseaux et des galères d'Espagne; sans s'inquiéter s'il est suivi, il fend cette masse formidable en faisant un feu terrible de ses deux bords; il devient le point de mire de toute la flotte ennemie qui était restée un moment stupéfaite devant une telle audace et qui maintenant encore n'osait s'approcher. Trois brûlots sont détachés contre lui; mais ils se consument inutilement sans endommager autre chose que son enseigne de poupe.

Cependant la flotte française, où se signalait le chevalier Paul, avait perdu entièrement de vue le vaisseau de Brézé, et ne sachant ce qu'il avait pu devenir au milieu de la tempête de fumée, de soufre et de feu qui l'enveloppait, elle était elle-même remplie d'effroi et de stupeur, lorsqu'elle le découvrit qui avait percé victorieusement à travers toute l'armée navale d'Espagne et faisait des signaux pour qu'on vînt à sa suite. Enflammés par un tel exemple, tous les bâtiments français forcent de voiles et de rames après leur amiral, et bientôt le rejoignent. La flotte d'Espagne séparée est mise dans une entière déroute; et, quoique la nuit vienne à propos pour la sauver, on lui enlève un de ses plus forts vaisseaux avec quarante canons et quatre cents hommes. Le jeune Valbelle se signala encore dans cette bataille où il sauta le premier, la hache à la main, sur un des bâtiments ennemis, qui fut enlevé à l'abordage; on donna, pour récompense de cette action, au marin de quinze ans un petit navire nommé *le Persée*.

Le 1er juillet, Brézé rejoignit la flotte ennemie et la battit de nouveau; mais, dans cette autre affaire, il eut à déplorer la perte du brave capitaine de Cangé qui donna un exemple beaucoup plus commun et plus ancien qu'on ne le croit dans la marine française. L'enseigne Bisson n'a pas manqué de prédécesseurs, sans que cela assurément diminue en rien sa gloire. De Cangé avait abordé un vaisseau de 66 canons et de douze cents hommes d'équipage et de troupes; déjà il l'avait réduit à demander quartier, quand un des brûlots français ayant accroché un autre bâtiment ennemi pour le brûler, et ayant été repoussé sur le vaisseau de de Cangé en même temps que sur celui que ce capi-

taine se disposait à amariner, produisit sur le groupe, ainsi confondu, un embrasement immense. Après la perspective d'un si beau triomphe, de Cangé ne voulut pas survivre à la perte de son propre vaisseau; il ne demanda à personne une résignation semblable à la sienne; au contraire, il procéda généreusement à l'embarquement successif de presque tout son monde dans des chaloupes, et, malgré les instances de chacun, il resta sur son pont dans une solitude héroïque; puis il sauta du même coup que le vaisseau que le roi et la patrie lui avaient confié, et avec lequel il s'était uni à la vie, à la mort; sa consolation fut de voir que la même catastrophe qui le perdait assurait la victoire aux Français : car deux vaisseaux espagnols sautèrent aussi, et le reste se retira.

Brézé poursuivit les vaincus jusque sous le canon de l'île de Minorque, et leur enleva cinq bâtiments de charge. Le jeune Valbelle, monté sur son navire *le Persée*, ayant rencontré un bâtiment espagnol plus fort que le sien, et s'en étant vu vigoureusement attaqué, s'approche de lui, sans tirer un seul coup, lui jette les grappins, l'aborde; suivi de tous ses volontaires et soldats, il saute dessus, s'en rend maître après un combat acharné, et le conduit à Toulon. Vers le même temps, il fit encore plusieurs prises considérables, qui ne contribuèrent pas peu à sa grande fortune.

Brézé concourut, avec sa flotte, à la prise de Collioure, de Port-Vendres et de tout le Roussillon, dernier présent fait par Richelieu à la France.

A cette époque, l'archevêque Sourdis obtenait, non sans peine, l'absolution du pape pour avoir pris une part active à la guerre, et se faisait autoriser par Richelieu, le 4 décembre 1642, à retourner dans son diocèse, où il fut tout entier désormais au soin de ses ouailles. Moins heureux à la fin de ses jours, le vieux duc d'Épernon, après avoir été naguère obligé de faire amende honorable, à genoux aux pieds de l'archevêque, devant la porte de l'église, pour les injures et les violences qu'il avait commises envers ce prélat, s'était néanmoins vu bientôt après dépouillé de ses gouvernements et réduit à passer en Angleterre, avec son fils, le duc de La Valette, à la grande satisfaction de ses anciens gouvernés.

Cependant, sous la protection de Richelieu, la plupart des en-

treprises colonisatrices des Français commençaient à prospérer. Après bien des traverses, était venue pour les Français de Saint-Christophe une espèce de siècle d'or, durant lequel ils connurent la prospérité, et songèrent à coloniser sérieusement dans plusieurs autres Antilles (8). Ils avaient volontairement abandonné Saint-Eustache, par le défaut d'eau, et les îles d'Antigoa, de Saint-Barthélemy et de l'Anguille. Mais ils n'avaient point renoncé à Saint-Martin où ils colonisèrent à côté des Hollandais. Un lieutenant de d'Esnambuc, nommé Lolive, qui était l'un des plus riches propriétaires de Saint-Christophe, fit visiter, sous main, la Dominique, la Guadeloupe et la Martinique qui n'avaient pas encore été occupées, depuis leur découverte faite par Christophe Colomb, les deux premières en 1493, et la dernière en 1502. On lui parla si avantageusement de la Guadeloupe particulièrement, qu'il partit aussitôt pour la France, afin d'aller traiter de cette île avec la compagnie, en dehors de d'Esnambuc. A son arrivée à Dieppe, en 1634, il s'associa à un gentilhomme nommé Duplessis, qui préparait un petit armement pour les Antilles; puis ils se firent autoriser l'un et l'autre par la compagnie que Richelieu constitua le 12 février 1635, à commander de concert, pendant dix ans, dans celle des trois îles où ils s'établiraient, moyennant la redevance du dixième des produits. Ils partirent de Dieppe, le 25 mai 1635, sur deux bâtiments, emmenant cinq cents engagés pour trois ans, plusieurs familles de colons et quatre missionnaires de l'ordre de Saint-Dominique, munis d'un bref du pape Urbain VIII. L'expédition aborda à la Martinique, le 25 juin; mais ayant trouvé cette île trop coupée de précipices et trop infestée de serpents, elle fit voile pour la Guadeloupe, dont possession fut prise, au nom du roi de France, le 28 juin 1635. Lolive débarqua, avec la moitié de son monde, à la pointe nord-ouest de l'île, et y bâtit à la hâte un fort, sur la rivière appelée depuis du Vieux-Fort; il donna à ce poste le nom de Saint-Pierre, en l'honneur de la fête de cet apôtre qui avait lieu le lendemain de la prise de possession. Duplessis, débarqué aussi, s'établit un peu plus à gauche, sur la rivière dite du Petit-Fort.

D'Esnambuc, à la nouvelle de l'expédition de Lolive, se rendit, vers le milieu de l'année 1635, en compagnie de cent hommes

bien décidés et d'un brave officier, son parent, nommé Dupont, à la Martinique, en prit possession au nom du roi, sous l'autorité de la compagnie, et y jeta, sur le bord de la mer, les fondements du fort et de la ville de Saint-Pierre de la Martinique. Dans les deux îles nouvellement colonisées par les Français, on eut à faire la guerre aux indigènes, qui étaient Caraïbes comme à Saint-Christophe. Elle ne devait finir que par l'expulsion totale de ces sauvages. Lorsque ceux-ci ne furent plus en nombre pour combattre ouvertement, ils attaquèrent les Français en détail; ils en tuèrent beaucoup à coups de massue ou avec leurs flèches empoisonnées; et, à la faveur de la nuit, ils brûlèrent les cases et ravagèrent les plantations des colons. Dupont eut plus aisément raison des Caraïbes de la Martinique, que Lolive de ceux de la Guadeloupe. Il apportait à Saint-Christophe la nouvelle de ses succès, quand, jeté par une tempête sur les côtes de Saint-Domingue, il y fut retenu par les Espagnols et enfermé, durant trois ans, dans une prison. Un du Parquet, frère de celui qui était mort si glorieusement à Saint-Christophe, fut envoyé à la Martinique pour y remplacer Dupont. Vers ce temps mourut, à Saint-Christophe, le vénérable d'Esnambuc, qui faisait bénir de tous son administration et qui, après avoir dompté les Anglais, était devenu, par sa sagesse, leur arbitre aussi bien que celui des Français. Le deuil fut général dans les deux colonies de Saint-Christophe; mais les Français surtout pleurèrent cet homme de cœur et de bien, que l'on regarde à bon droit comme le père de la colonisation française aux Antilles. Duhald, son lieutenant, lui succéda, avec le titre de capitaine général de Saint-Christophe; tandis que Lolive était revêtu du même titre à la Guadeloupe, et du Parquet de celui de lieutenant général à la Martinique. L'administration de du Parquet dans cette île fut aussi favorable au développement de la colonie, que la tyrannie de Lolive le fut peu aux progrès de celle de la Guadeloupe.

Duhald ayant été obligé de renoncer à sa charge à cause de sa mauvaise santé, Richelieu fit revêtir Longvilliers de Poincy, chevalier de Malte, commandeur de Doysmont, chef d'escadre, de la charge de lieutenant général du roi pour toutes les îles françaises, et de celle de capitaine général de Saint-Christophe pour la compagnie. C'était un homme remarquable, mais de la

volonté la plus absolue. En se rendant à Saint-Christophe, il passa par la Martinique et la Guadeloupe pour y faire reconnaître son autorité. Lolive, après avoir fait transporter sa colonie de la pointe nord-ouest de la Guadeloupe à la pointe sud, où s'était élevé le Fort-Royal, et s'être rendu l'objet de l'animadversion de presque tous ses colons, était devenu aveugle; mais il n'en prétendit pas moins se maintenir dans toute son indépendance devant le commandeur. Peu après, comme il avait eu l'imprudence de passer à Saint-Christophe où était arrivé de Poincy, il y fut retenu prisonnier, et la compagnie envoya pour gouverner à sa place le capitaine Aubert. Relâché par de Poincy, Lolive renonça bientôt de lui-même au pouvoir et se renferma dans sa riche habitation de Saint-Christophe. Aubert, homme à la fois ferme et loyal, gouverna la Guadeloupe avec succès, conclut une paix qui paraissait devoir être solide avec les Caraïbes, défricha de nouveaux terrains, améliora les cultures, et attira beaucoup de colons; l'on vit venir par suite dans les ports de la Guadeloupe nombre de navires français et étrangers, pour y faire le commerce. Mais le capitaine Aubert ne tarda pas à être supplanté par un sieur Houël, un des membres de la compagnie des îles, qui, à force d'intrigue et de crédit, se fit nommer sénéchal et gouverneur de la Guadeloupe. Aubert, iniquement accusé par son rival, finit par aller se réfugier à Saint-Christophe, où le commandeur de Poincy, dont Houël méconnaissait l'autorité, l'attacha à sa fortune.

Cependant, des aventuriers, en majorité normands et quelques-uns anglais, s'étaient approchés de l'île appelée Haïti par les naturels et Hispaniola par les Espagnols. C'était là que Christophe Colomb avait autrefois fondé son premier établissement en Amérique. Les aventuriers, trouvant la côte septentrionale de cette île, l'une des cinq grandes Antilles, presque entièrement abandonnée par les Espagnols, s'y installèrent. Le nom de *boucaniers* fut donné aux nouveaux colons, parce qu'ils se réunissaient après leur chasse pour boucaner ou sécher à la fumée, selon la coutume des sauvages, la chair des bœufs qu'ils avaient tués. Ils donnèrent à toute l'île espagnole le nom de sa ville capitale, et on ne l'appela plus généralement que Saint-Domingue.

Nombre de boucaniers, las de vivre de la chasse, se firent

bientôt corsaires, et tout ce qui tomba sous leurs mains, compatriotes ou non, devint leur proie. Ceux qui changèrent ainsi de métier changèrent en même temps de nom. On leur donna celui de flibustiers, ou plutôt, comme on disait alors, de fribouliers, du mot anglais *freebooter*, forban. Ils avaient eux-mêmes donné aux navires dont ils se servaient pour leurs courses le nom de *flibots*. A huit lieues de Saint-Domingue se trouve une petite île que Christophe Colomb, en la découvrant, avait nommée la Tortue, à cause de sa forme. Les flibustiers, attirés par un havre commode, et s'y croyant plus en sûreté qu'ailleurs pour leurs entreprises, en chassèrent les Espagnols dans le cours de l'année 1632, et en firent leur rendez-vous ordinaire.

L'un des plus fameux de ces hardis aventuriers était, à cette époque, un certain Pierre Legrand, natif de Dieppe, dont les incroyables prouesses frappaient les esprits de surprise et de terreur. Une fois, n'ayant sur sa misérable embarcation que quatre canons et vingt-huit hommes, il n'hésita pas à courir sur le vice-amiral des galions espagnols; il l'aborda, et, pour mieux faire comprendre toute l'énergie de sa détermination, il donna l'ordre de couler sur-le-champ à fond son propre navire. Les Espagnols, stupéfaits de tant d'audace, restèrent immobiles et silencieux; il semblait qu'ils se crussent sous le coup de quelque esprit de l'air, de quelque génie de l'enfer. Legrand passa au milieu d'eux, en les défiant du regard, descendit à la chambre du capitaine, qui jouait aux cartes, lui mit le pistolet sous la gorge, et lui ordonna de ne pas bouger et de se rendre. Le vice-amiral obéit; on consentit à le déposer, avec la plupart des siens, sur la terre la plus voisine, pour s'en débarrasser comme d'un poids inutile; et l'on ne conserva que le nombre suffisant de matelots espagnols, pour la manœuvre du galion si étrangement conquis.

Les flibustiers de la Tortue, s'étant grossis d'un certain nombre de Français et d'Anglais venus de l'île Saint-Christophe, et accueillant les plus hardis aventuriers de toutes les nations, établirent une sorte de gouvernement où chaque personne libre avait une autorité despotique dans son habitation, et chaque capitaine une souveraineté sur son bord, tant qu'il n'était pas révoqué de son commandement. En 1638, les Espagnols, épouvantés de ce voisinage, vinrent avec une flotte nombreuse pour s'emparer de la

Tortue. Comme ils avaient eu soin de profiter d'un moment où les flibustiers étaient en course sur mer, et les boucaniers en chasse à Saint-Domingue, ils eurent aisément raison du peu d'habitants qui étaient restés chez eux; ils les passèrent au fil de l'épée, ou les pendirent. Quelques-uns parvinrent pourtant à se réfugier dans les bois et les montagnes, et les Espagnols ne se hasardèrent pas à les y aller chercher.

Après leur attaque de la Tortue, où ils négligèrent de laisser une garnison suffisante, les vainqueurs voulurent purger Saint-Domingue des boucaniers qui y étaient restés. Ils ne réussirent pas selon leur espérance, et, de plus, les flibustiers revinrent à la Tortue. La nécessité de se défendre contre l'ennemi commun engagea les aventuriers français à se choisir un chef. Parmi les Anglais qui s'étaient joints à eux, il y en avait un, nommé Willis, qui passait pour homme de tête. Ce fut à lui qu'ils déférèrent le commandement; mais ils eurent bientôt lieu de s'en repentir. Willis attira à lui autant qu'il put de gens de sa nation, et quand les premiers qui l'avaient élu voulurent lui donner un remplaçant, il se moqua d'eux.

Le commandeur de Poincy, lieutenant général des îles françaises, instruit de ce qui se passait à la Tortue, chargea Le Vasseur, un de ses officiers, appartenant au calvinisme, et duquel, pour cette raison, il n'était pas fâché de se débarrasser, d'aller prendre le commandement des aventuriers français; il l'investit, pour mieux l'engager, du gouvernement de la Tortue, et, par une convention spéciale, garantit la liberté de conscience à lui et à tous ceux qui le suivraient. Le Vasseur assembla tout ce qu'il put de protestants, parmi lesquels se trouvèrent bientôt cinquante boucaniers de Saint-Domingue; il débarqua, au mois d'août 1641, à la Tortue, et envoya sommer Willis de sortir de l'île en vingt-quatre heures. Épouvantés de tant d'audace, les Anglais obéirent sur-le-champ à la sommation, et Le Vasseur se mit en possession d'un fort que déjà ils avaient construit. Le conquérant de la Tortue eut bientôt à se défendre des attaques des Espagnols; mais il était habile ingénieur autant que brave capitaine, et il sut si bien se fortifier et se battre, que ces étrangers, repoussés avec perte, n'osèrent plus, de son vivant, se montrer devant la Tortue.

En 1628, deux ans après que de Chantail et de Chambot avaient

commencé un établissement à Sinnamari, un capitaine, nommé Lafleur, jeta à son tour les fondements d'une colonie sur les bords du Conamana. Quelques colons de cet endroit passèrent, en 1634, dans l'île de Cayenne, qui peut avoir quatorze à quinze lieues de circonférence, et n'est séparée du continent que par les eaux de la rivière du même nom qu'elle divise en deux branches. En 1637, ils y construisirent un fort, et un village qui devait devenir la capitale de la Guyane française. Peu de temps auparavant, une compagnie de marchands de Rouen, ayant obtenu le privilége du commerce de l'Orénoque et de l'Amazone, avait envoyé à la Guyane soixante-six nouveaux colons, sous la conduite du capitaine Le Grand.

Le gouverneur qui avait succédé à Samuel Champlain dans le Canada, appartenait à l'ordre de Malte et se nommait Huaut de Montmagni. Ce fut sous son gouvernement que l'on créa, en 1637, l'établissement de Sillery, sur la rive septentrionale du Saint-Laurent, et, en 1640, celui de Montréal, dans l'île de ce nom. Un poste, que l'on appela Fort-Richelieu, fut élevé, dans le même temps, à l'entrée de la rivière de Sorel. Enfin, au lieu dit des Trois-Rivières, où Champlain avait jeté quelques fondations, on établit un autre poste assez important, dont les chevaliers de Lisle et de Champflours eurent successivement la garde. Des deux frères Razilli, Isaac et Claude, à qui avaient été concédés des droits sur l'Acadie, le premier était mort, en 1635, alors qu'il s'occupait à fonder sa colonie du Port-La-Hève. Un contrat, en date du 9 décembre 1638, fut passé avec Richelieu et confirmé par arrêt du Conseil, du 26 mai 1640, pour la formation d'une compagnie dite du Cap Nord, indépendamment d'une nouvelle compagnie du Canada établie, sous l'autorité du cardinal, par édit du roi, donné au camp devant La Rochelle, au mois de mai 1628.

Le 23 juin 1633, Richelieu avait autorisé pour dix ans une association de marchands de Rouen et de Dieppe, pour faire le trafic avec le cap Vert, le Sénégal et la Gambie, sur la côte occidentale d'Afrique, et, le 14 janvier 1634, une autre association, également pour dix ans, sous le nom de compagnie de Guinée, pour commercer depuis Sierra-Leone au cap Lopez. Comme preuve de la haute protection qu'il accordait aux compagnies

d'Afrique, on le vit envoyer, sous les ordres de Razilli, une escadre dans les parages où elles faisaient leur commerce. La compagnie du cap Vert, Sénégal et Gambie jeta les fondements du premier établissement des Français au Sénégal, à quatre lieues dans le fleuve du même nom, sur une île que l'on appela Saint-Louis.

Chemin faisant, à l'entrée de la mer des Indes, les navigateurs rencontraient presque toujours, séparée par le canal de Mozambique de la côte orientale du continent africain, la grande île de Madagascar ou de Saint-Laurent, à laquelle les Français, sous le règne de Henri IV avaient essayé d'imposer le nom d'île Dauphine, en l'honneur du dauphin, depuis Louis XIII (9). Quoique le refoulement des sables, en s'opposant aux écoulements dans les mers, ait formé sur une grande partie du littoral de Madagascar, des marais où le luxe prodigieux de la végétation, activée par la chaleur et l'humidité, n'a d'égal que dans la putridité qu'y produisent la décomposition des plantes et la torpeur des eaux, les Français avaient rapporté de cette contrée, longue de deux cent quatre-vingt-cinq lieues, large, dans sa moyenne, de quarante, et dont le centre d'ailleurs, fort élevé au-dessus du niveau de la mer, est renommé pour sa salubrité, les idées les plus avantageuses. Elles donnèrent naissance à une compagnie dont Richelieu protégea les commencements dans la dernière année de sa vie, et qui fut organisée par lettres patentes du 24 juin 1642. Le capitaine Ricault en fut le chef. Le but de la compagnie était de coloniser à Madagascar et îles voisines, pour s'assurer une large part dans le commerce des Indes-Orientales. Ce ne fut qu'en 1643, après la mort du cardinal, qu'elle envoya, pour cet objet, son premier navire dans la mer des Indes (10).

Tel était, en substance, l'état politique, maritime, commercial et colonial de la France, que Richelieu léguait aux hommes capables de lui succéder. Malgré le triste temps d'arrêt de la régence d'Anne d'Autriche et des guerres civiles de la Fronde, on devait retrouver un jour, pour les féconder, les germes répandus sur toutes choses par ce puissant génie qui avait si largement préparé les voies au siècle de Louis XIV.

Richelieu finit ses jours, le 4 décembre 1642, à l'âge de cin-

quante-huit ans, au milieu de ses succès. Le marquis de Brézé lui succéda, tout jeune encore qu'il était, dans sa haute charge de grand-maître, chef et surintendant de la navigation et du commerce de France. A peine est-il besoin de rapporter qu'à Nicolas Potier d'Ocquerre avaient succédé Claude Bouthillier de Pons, puis Léon Bouthillier de Pons, comme secrétaires d'État, chargés de la marine du Ponant; et qu'à Le Beauclerc d'Achères avaient succédé Abel Servien, puis des Noyers baron de Dangu, dans la marine du Levant. A moins de six mois de distance, le 14 mai 1643, Louis XIII suivit au tombeau son grand ministre, dont l'ombre gouvernait et conquérait encore.

CHAPITRE II.

De 1643 à 1648.

Minorité de Louis XIV et régence d'Anne d'Autriche. — Ministère de Mazarin. — Abraham Duquesne fils va servir en Suède. — Son rôle dans la guerre entre la Suède et le Danemarck. — Continuation de la guerre avec la maison d'Autriche-Espagne. — Prise de Dunkerque par le grand Condé. — Campagnes navales du grand-maître Maillé-Brézé et du chevalier Paul, en 1643, 1645 et 1646. — Prise et combat naval de Telamone. — Mort de Brézé. — Anne d'Autriche, grande-maîtresse et surintendante de la navigation et du commerce. — Guerre pour un chapeau de cardinal — Campagne navale du maréchal de La Meilleraie, en 1646. — Occupation de Port-Longone et de Piombino par les Français. — Mission de Duquesne en Suède. — Duquesne, chef d'escadre de Dunkerque. — Insurrection de Mazaniello, à Naples. — Escadre du chevalier Paul devant Naples, en 1647. — Prétentions et tentatives du duc de Guise sur le royaume de Naples. — Campagne navale du général des galères Duplessis de Richelieu et du chevalier Paul. — Affaires de Catalogne. — Traité de Munster ou de Westphalie et reconnaissance de la république batave.

Les minorités devaient se succéder avec presque tous les rois de la branche de Bourbon. Louis XIV n'avait que quatre ans et demi à son avénement au trône. Le Parlement de Paris rendit, le 18 mai 1643, un arrêt qui déférait à la mère du jeune monarque, Anne d'Autriche, la régence et la tutelle sans restriction, contrairement à une déclaration du feu roi qui assistait sa veuve d'un Conseil et lui associait le duc d'Orléans comme lieutenant général de son fils. Anne d'Autriche choisit pour principal ministre le célèbre étranger Mazarin. Aussitôt ce fut un prétexte, parmi les principaux personnages de la cour, pour troubler la minorité ; mais ce fut aussi une cause pour la classe bourgeoise et marchande de la nation, s'appuyant par en haut sur les parlements, par en bas sur *le populaire*, de réclamer sa part de droits, comme elle avait sa part de charge. Tandis que la féodalité et le domaine royal s'étaient fait la guerre au moyen âge, le Tiers-État,

suivi du populaire, avait cherché à passer entre les deux; il avait coiffé, au quatorzième siècle, du temps d'Étienne Marcel, prévôt des marchands de Paris, un dauphin de France d'un chaperon aux couleurs de la commune, prélude, quoique lointain, du bonnet rouge dont fut plus tard couverte la tête de l'infortuné Louis XVI. Tantôt sous une forme, tantôt sous une autre, n'ayant pas les moyens de se concerter, de formuler un système; qu'il empruntât ici, par le contact avec l'Anglais, la physionomie puritaine du huguenot et le caractère républicain du maire Guiton; qu'il revêtît ailleurs, par le contact avec l'Espagnol, la croix du ligueur et le fanatique aspect du tribunal des Seize, c'était toujours lui, le Tiers-État, ayant comme escorte le populaire, qui profitait des circonstances pour faire sa trouée et pour édifier peu à peu la prépondérance de ceux qui étaient, par les impôts, les charges de toutes sortes, par les sacrifices et le travail, la source vitale du pays, depuis que l'ère féodale avait fini son temps. L'absolutisme unitaire de Richelieu, comme jadis le coup de mort porté par Louis XI aux grands vassaux, avait encore concouru au progrès du Tiers-État, en en rapprochant toutes les nuances et en faisant cesser entre lui la confusion des langues; Louis XIV même y aiderait bientôt sans s'en douter. C'est pourquoi, instruits par la succession des événements, ce sont surtout les héritiers de la noblesse ou leurs adhérents qui demandent aujourd'hui un quasi retour aux vieux morcellements provinciaux, comme leurs pères l'avaient essayé, en fécondant les troubles civils de la Ligue et des dernières guerres de religion; troubles que le Tiers-État, de son côté, avait essayé à exploiter dans un sens diamétralement opposé, quoique combattant souvent sous le même drapeau. La minorité de Louis XIV fut une nouvelle occasion dont ni les grands seigneurs ni le Tiers-État ne pouvaient manquer de profiter pour laisser cours à leurs tendances si différentes au fond, alors même qu'elles s'alliaient en apparence. Mais, pendant que la haute noblesse de France ne réussirait à faire que des émeutes, symptômes de son entière décadence, les bourgeois, les marchands et leurs clients des rangs inférieurs feraient un grand pas de plus dans la voie d'une révolution générale, signalée d'abord par des insurrections partielles. On a trop considéré l'époque de la Fronde au point de

vue de la cour ; ce n'est qu'à cette perspective qu'elle peut paraître petite et mesquine ; il ne sera pas difficile de le prouver, même dans un livre plus spécial à la marine qu'à la marche politique des événements. Les faits arrivés, pendant les troubles de la Fronde, dans une seule des villes qui sont, par leur situation, du domaine de cet ouvrage, suffiront à cette tâche.

Les premiers moments de la minorité furent, à la surface, assez calmes à l'intérieur, par le fait du principe d'autorité qui survivait encore à Richelieu, et qui avait considérablement rapetissé les ambitions individuelles de la noblesse. On cabalait toutefois dans les salons, en attendant qu'on pût agir dans la rue.

Pendant ce temps, Duquesne, voyant la marine négligée en France, profita de l'alliance étroite qui existait toujours avec la Suède, pour demander à reprendre du service dans ce dernier pays qui était alors en guerre navale avec le Danemarck. Il partit en conséquence, avec l'agrément de son gouvernement, pour la Suède où son père, qui s'était élevé, par ses seuls mérites, du métier de pilote au grade de capitaine de vaisseau, et même, selon quelques-uns, de chef d'escadre, avait laissé de beaux souvenirs. On l'accueillit comme un officier déjà en grande réputation, et on le nomma major-général, puis vice-amiral de la flotte qui eut à lutter, en 1644, contre celle que le vieux et intrépide roi Christian IV de Danemarck montait en personne. La guerre avait éclaté inopinément entre les deux États du Nord, par ce motif surtout que Christian s'était obstiné à se faire médiateur entre le gouvernement de la reine Christine et l'empereur d'Allemagne, et que la Suède trouvait cette médiation dangereuse. La flotte suédoise, forte de quarante-deux vaisseaux, commandée par Nicolas Flemming, qui devait s'entendre avec le fameux général de terre Torstenson, alla opérer un débarquement subit dans l'île de Femeren ; mais à peine la descente était-elle opérée, que le roi Christian arriva non moins soudainement avec son armée navale composée de quarante-quatre vaisseaux divisés en quatre escadres. C'en eût été fait de la flotte suédoise, qui était alors dégarnie de presque tout son monde et dans le plus grand désordre, si celle de Danemarck l'avait immédiatement attaquée, sans lui donner le temps de se reconnaître ; Torstenson lui-même eût été réduit à capituler dans l'île où on l'avait débarqué, ou se

fût vu taillé en pièces. Mais les Danois perdirent des moments précieux en délibérations, pendant lesquels les Suédois remontèrent sur leurs vaisseaux, firent cesser la confusion et se rangèrent en bon ordre de bataille. Alors seulement l'action s'engagea; elle fut soutenue de part et d'autre avec une égale vigueur. Le vieux roi Christian, se tenant à la batterie d'en bas de son vaisseau *la Trinité*, ordonnait et dirigeait lui-même le feu, quand il fut blessé à l'œil droit et à l'oreille gauche d'un éclat de bois soulevé par le canon suédois; douze personnes tombèrent mortes à ses côtés du même coup. A peu près au même moment, l'amiral de Suède, Nicolas Flemming, recevait au genou une blessure, des suites de laquelle il devait mourir. Cependant le roi Christian n'avait rien perdu de son ardeur; au contraire il s'animait des coups dont il était atteint; il continua à combattre jusqu'à ce que le délabrement de son vaisseau et de celui de son amiral eussent diminué l'énergie de ses équipages et de ses troupes. La victoire était restée incertaine ce jour-là; chacun s'en attribua l'honneur.

L'amiral Flemming remit en mourant le commandement de la flotte suédoise à Charles-Gustave Wrangel, général-major de la cavalerie et chef de l'artillerie dans l'armée de terre. Il ne fut pas sans doute sans l'engager à éclairer son inexpérience navale des conseils de Duquesne; et ce fut très-probablement alors que celui-ci passa vice-amiral sur la flotte. Toutefois l'élévation de Wrangel aux fonctions d'amiral occasionna de grands murmures sur les vaisseaux, et il ne fallut pas moins que l'autorité et la haute renommée de Torstenson pour les apaiser. Wrangel, qui était lui-même un général de mérite éminent, ne tarda pas à inspirer de la confiance à son monde, et, chacun imitant son ardeur, la bataille fut de nouveau présentée aux Danois. Mais Christian n'était plus parmi ceux-ci; le valeureux prince avait été obligé de se faire descendre à terre pour qu'on y soignât ses blessures; et l'amiral Ched, à qui il avait laissé l'entière conduite de sa flotte, n'osa accepter le combat. Christian, furieux de la honte qui en rejaillissait sur le pavillon danois, destitua l'amiral Ched, et peu après le fit condamner à perdre la tête.

La flotte de Suède s'étant ensuite retirée pour se réparer, le roi de Danemarck en avait inféré qu'elle ne mettrait plus en mer de l'année; et il avait fait passer le détroit du Sund à la plus grande

partie de ses troupes pour les faire agir sur un autre point. Mais la flotte suédoise, composée maintenant de seize gros vaisseaux et jointe à quatorze bâtiments hollandais, reparut tout à coup sous les ordres de Wrangel et de Duquesne, le 24 octobre 1644, à la hauteur de l'île de Femeren, où elle trouva celle de Danemarck qui ne montait plus qu'à dix-huit vaisseaux et que commandait l'amiral Prosmond. Au moment où les deux armées s'ébranlaient pour prendre leurs dispositions de combat, une horrible tempête les força de jeter l'ancre et suspendit pendant trois jours l'action décisive qu'elles méditaient.

Enfin les flots et les vents s'apaisèrent, et à la tempête et à la foudre des cieux succédèrent aussitôt la tempête et la foudre des batailles. Les Suédois croyaient que, selon son habitude, le roi Christian était encore sur sa flotte, et qu'il la commandait en personne. Dans cette pensée, le conseil de guerre décida, sur le bord de Wrangel, que l'on détacherait deux vaisseaux avec deux brûlots pour aller mettre le feu au vaisseau *la Patience*, amiral de Danemarck, et, en cas d'insuccès, pour l'aborder. Duquesne qui probablement avait fait cette motion, fut choisi pour en remplir l'objet. Il s'avance aussitôt avec les deux vaisseaux et les deux brûlots vers l'amiral danois, tandis que le reste de la flotte engageait le combat à distance. La fierté de son mouvement entraîne malgré eux, pour ainsi dire, tous les vaisseaux des deux armées les uns vers les autres; les deux lignes sont rompues, la mêlée devient générale, et ce sont de toutes parts des duels de vaisseau à vaisseau. Mais le principal épisode de la bataille se passe là où combat Duquesne contre l'amiral de Danemarck. Les brûlots ayant été repoussés à coups de canon ou ayant manqué leur effet, Duquesne ordonne de lancer les grappins d'abordage et s'attache impitoyablement, plus redoutable que l'incendie, au vaisseau qu'il supposait être monté par Christian. Prosmond ne dément point par sa contenance l'opinion des Suédois, et il soutient le choc avec autant de valeur que si c'eût été son roi lui-même qui se fût trouvé sur le pont. Cependant on s'est jeté en foule sur son vaisseau; les mousquets ne sont plus des armes assez expéditives; les demi-lances elles-mêmes deviennent embarrassantes; on s'égorge avec le poignard, on s'étreint, on s'étouffe avec des bras vigoureux; assaillants et assaillis roulent

confondus et sanglants les uns sur les autres ; parfois on frappe un compagnon croyant frapper un adversaire ; la mêlée est au comble, inénarrable, et cependant Duquesne la domine de son sang-froid magnifique. Les Danois, en dignes fils des Scandinaves, se défendent comme des lions ; les Suédois, qui ne démentent pas non plus la même origine, n'emportent le pont que pied à pied et en le couvrant de monceaux de cadavres mutilés. Duquesne croit s'apercevoir que la victoire lui est assurée ; il veut faire cesser le carnage et offre quartier à l'amiral Prosmond. Mais Prosmond le refuse, et déclare qu'il aime mieux périr les armes à la main que de survivre à la perte de son vaisseau. Force fut alors à Duquesne de pousser les siens dans le sang et les cadavres ; ils en eurent jusqu'à mi-corps, et le combat ne finit et Duquesne ne fut maître du vaisseau-amiral de Danemarck que quand Prosmond et le dernier des Danois qui montaient *la Patience* furent égorgés. En voyant leur vaisseau-amiral vaincu et amariné par les Suédois, les autres vaisseaux de Danemarck se sentirent pris d'un funeste découragement, qui bientôt se changea en panique devant la recrudescence d'ardeur que le succès de Duquesne venait d'inspirer au contraire à leurs ennemis. Sept vaisseaux danois, parmi lesquels le vice-amiral, seuls tinrent ferme encore, et se montrèrent dignes d'avoir été commandés naguère par l'intrépide Christian IV ; le vice-amiral ne céda qu'après avoir coulé à fond un des bâtiments hollandais. Le désastre de la flotte danoise fut complet ; dix des vaisseaux qui la composaient furent pris ; deux, de 40 canons chaque, périrent dans les flammes, quatre autres sombrèrent à l'entrée d'un des passages maritimes du Danemarck, appelés Grand et Petit-Belt ; il n'en échappa que deux qui allèrent porter à Copenhague la nouvelle d'une si horrible défaite, dans laquelle quatre mille hommes avaient succombé. Les Suédois comptaient aussi un assez grand nombre de morts ; mais ils n'avaient à regretter, en dehors de leurs hommes, qu'un seul bâtiment hollandais. Ils ne surent pas tirer tout le parti possible d'une victoire dont Duquesne partagea, tout au moins, l'honneur avec Wrangel. Il ne tenait qu'à eux d'aller, par un débarquement, écraser l'armée de terre de Christian IV, ou de s'emparer de quelques-unes des îles du Danemarck. Mais le temps qu'ils perdirent sauva leur brave ennemi qui, par l'inter-

médiaire de La Thuillerie, ambassadeur de France à Copenhague, conclut un traité de paix avec le gouvernement de la reine Christine. La Suède y gagna, contre la restitution de ses récentes conquêtes, Jemptland, Harndalen avec les îles de Gothland et d'Oesel, et reçut, pour assurance pendant vingt-deux ans, la province de Halland. Cette favorable issue était due principalement à la victoire de Duquesne; personne ne le contesta. C'était ainsi que le Normand Duquesne était allé montrer sur les mers de la Scandinavie, que le sang des descendants des hommes du Nord n'avait point dégénéré sur la terre de France. Peu après, sa patrie réclamant ses services, il quitta la Suède (1).

En effet, la guerre continuait de tous côtés avec l'Espagne qui espérait dans les désordres de la minorité de Louis XIV pour ressaisir tout le terrain qu'elle avait perdu. Mais la fameuse bataille continentale de Rocroi, dans laquelle le grand Condé, à l'âge de vingt-deux ans, anéantissait, dès le 19 mai 1643, l'élite de ses armées, lui prouva que sa grandeur n'était déjà plus que souvenir et fumée. Tandis que Turenne se couvrait de gloire, tantôt en Italie, tantôt en Allemagne, que le maréchal d'Harcourt se signalait en Catalogne et Condé partout, les Pays-Bas et plus particulièrement la Flandre maritime, furent le théâtre d'affaires importantes. Les Français prirent, en juillet 1644, la ville alors très-considérable de Gravelines; leurs succès allèrent croissant en 1645, où ils enlevèrent aux Espagnols Mardick, position réputée aussi très-puissante à cette époque, et une grande partie de la Flandre française. Mardick, reprise dans l'année par l'ennemi, lui fut de nouveau enlevée en 1646. Le grand Condé, qui avait pris Furnes, mit le siége devant Dunkerque. Il commença ses travaux le 17 septembre; et, malgré la difficulté de creuser des tranchées dans les sables mouvants qui environnent la place, et que le vent soulevait sans cesse, malgré les continuelles sorties de la garnison, il contraignit les Espagnols à capituler le 11 octobre. Condé laissa la garde de sa belle conquête au maréchal de Rantzau et vola à d'autres exploits.

Pendant ce temps, le beau-frère de cet illustre prince, Armand de Maillé de Brézé, qui avait été confirmé dans sa charge de grand-maître et chef surintendant général de la navigation et du commerce de France, et qui la remplissait en héros, com-

mandait une brillante armée navale dans la Méditerranée. Dès le 9 août 1643, habilement secondé par le chevalier Paul, il alla attaquer l'armée navale d'Espagne et des Siciles dans la Méditerranée et lui enleva six vaisseaux ; son succès eût été plus grand si le vent, devenu contraire, ne l'avait obligé à faire voile vers le cap de Gata et à y mouiller. Le 3 septembre suivant, il livra de nouveau bataille aux ennemis, à la hauteur de Carthagène, et, quoiqu'ils eussent sur lui l'avantage du nombre, il brûla l'amiral de Naples ainsi que deux gros vaisseaux, et enleva à l'abordage le vice-amiral d'Espagne. Plusieurs autres des bâtiments adverses furent contraints d'amener, et les débris de la flotte hispano-sicilienne s'enfuirent en désordre, à la faveur de la nuit, dans le port de Carthagène, où cinq bâtiments encore coulèrent bas, par suite de l'état dans lequel les Français les avaient mis. Il fut frappé à cette occasion une médaille dont la légende signifiait : *Présage de l'empire de la mer.* En effet, le règne de Louis XIV commençait.

En 1645, année de la mort du célèbre archevêque de Bordeaux, Henri d'Escoubleau de Sourdis (2), Brézé alla bloquer par mer la place de Tarragone, dont le comte de Plessis-Praslin faisait le siége par terre. Tant que Brézé resta devant le port, aucun vaisseau, aucune escadre d'Espagne n'osèrent se montrer. Les Français ayant été contraints d'abandonner leur entreprise afin d'aller au-devant de l'armée ennemie qui s'avançait, Brézé ramena ses vaisseaux dans les ports de France, sans la moindre perte. En 1646, il aida, par un blocus sévère, à la capitulation de Rosas.

L'année suivante enfin, il reçut ordre d'aller seconder par mer les opérations des Français en Italie. Il avait fait travailler tout l'hiver à Toulon pour l'armement d'une flotte de trente-six vaisseaux de guerre, vingt galères, dix-huit brûlots et nombre de tartanes. Ayant reçu sur ses vaisseaux, avec six mille soldats, le prince Thomas de Savoie, devenu l'allié de la France après en avoir été l'ennemi, Brézé parut, le 20 mai 1646, à la hauteur de Monte-Argentaro, débarqua quelques troupes dans la province inférieure de Sienne que les Espagnols occupaient, s'empara rapidement de Telamone, Salines et Santo-Stefano ; puis vint mettre le siége devant Orbitello, ville bâtie sur un lac, et qui

ne tient au continent que par une langue de terre. C'était le seul côté par où on pût l'attaquer, et ce fut aussi par là que les Espagnols portèrent leurs plus grands et persévérants efforts pour la défense de la place. Leur longue résistance donna le temps au vice-roi de Naples d'envoyer une flotte beaucoup plus forte que celle des Français au secours d'Orbitello; cette flotte, commandée par don Antonio de Pimentel, parut devant Telamone le 14 juin. Aussitôt Brézé, sans se préoccuper de son infériorité numérique, se met en devoir d'accepter la bataille. Ce fut une longue canonnade qui dura trois heures, et pendant laquelle les Espagnols eurent soin de se tenir toujours hors de portée de l'abordage, connaissant la supériorité de leurs adversaires dans ce genre de lutte. Néanmoins la victoire des Français semblait assurée, quand le chef de leur flotte fut emporté d'un boulet de canon qui le frappa au milieu du ventre. Le grand-maître de la navigation, marquis de Maillé-Brézé, n'était encore que dans sa vingt-septième année. Brézé renfermait une grande âme dans un petit corps. Il était lent à tout, excepté à défaire l'ennemi, car toujours il attaquait dès qu'il était en présence. Il en voulait surtout au vaisseau-amiral, sans se mettre en peine que ses adversaires l'emportassent par le nombre et par la force des vaisseaux; il se flattait que tous auraient le même sort que leur chef. C'était un homme qu'on n'eût pas soupçonné capable de si grandes choses, mais qui néanmoins méritait une fortune plus superbe encore que celle qu'il obtint, s'il est possible. Sa générosité envers les gens de sa maison, envers les pauvres, envers sa sœur même, épouse du grand Condé, avait quelque chose de royal et de simple à la fois, qui exprimait toute l'élévation de son cœur, aussi bien dans la vie privée que sur les champs de bataille (3).

Le chevalier Paul et Duquesne étaient présents à la bataille de Telamone; le dernier, déjà couvert de cicatrices, y reçut une nouvelle blessure. Une tempête sépara les deux flottes, força l'une à se retirer à Naples, et l'autre dans les ports de Provence. Peu après, partie de la flotte française reprit la mer, mais ce fut pour recevoir l'infanterie du prince Thomas, contraint par les maladies et par l'arrivée d'une formidable armée ennemie à lever le siége d'Orbitello, le 18 juillet 1646. Pour le prince, à la tête de sa cavalerie, il s'ouvrit un passage, le sabre à la main, à travers

la Toscane. Le grand Condé brigua vivement la succession de son beau-frère Maillé-Brézé; mais, à cette époque, lui et son père portaient beaucoup d'ombrage à la reine-régente et au cardinal Mazarin, son ministre favori. Anne d'Autriche crut imposer silence de ce côté à l'ambition du vainqueur de Rocroi, en se faisant délivrer à elle-même des lettres patentes de grande-maîtresse et de surintendante de la navigation et du commerce de France.

C'était une guerre d'intrigue personnelle, plutôt qu'une guerre de quelque importance pour le pays, que Mazarin venait de faire du côté d'Orbitello, guerre qui avait eu bien plus en vue, quoique d'une manière non avouée, le pape que l'Espagne, le pape des États duquel Orbitello était à vingt-sept lieues seulement, et qui refusait un chapeau de cardinal au frère du ministre. Ce chapeau avait déjà coûté bien cher à la France par la mort du jeune marquis de Brézé; mais Mazarin n'était pas homme à abandonner, sans s'être assuré du triomphe, une guerre d'intrigue.

Il chargea le maréchal de La Meilleraie d'une nouvelle expédition navale, dans le misérable but d'effrayer le pape au sujet du fameux chapeau. La flotte fut équipée à Toulon, ville qui, peu à peu, depuis que les vaisseaux de haut bord faisaient concurrence aux galères dans la Méditerranée, détrônait Marseille comme port de guerre. La Meilleraie mit à la voile au commencement de septembre 1646, et, après avoir pris, en passant, à Oneglia, port d'Italie, le maréchal du Plessis-Praslin, avec cinq mille hommes détachés du Piémont, il alla attaquer, dans le voisinage du pape, à la fois Piombino sur le continent, et Porto-Longone dans l'île d'Elbe, situées à quatre lieues en face l'une de l'autre. Piombino se rendit le 9 octobre; et Porto-Longone tint jusqu'au 29, jour où La Meilleraie l'amena à capituler. La flotte française fut immédiatement ramenée dans les ports de Provence. L'Italie poussa un cri d'alarme en voyant les Français s'installer dans ses positions les plus centrales, et le pape en particulier s'empressa d'offrir à Mazarin tout ce qu'il désirait de lui.

Pendant ce temps, l'abandon dans lequel la régence d'Anne d'Autriche avait laissé la marine française, réduisait le gouvernement à se pourvoir de vaisseaux à l'étranger. Henri-Auguste de Loménie, comte de Brienne, avait alors, dans ses attributions

de secrétaire d'État, la marine du Ponant, et Michel Le Tellier de Chaville avait, dans les siennes, la marine du Levant. Ni l'un ni l'autre ne paraissent guère s'être occupés d'améliorer ou seulement de maintenir ce qui leur était confié. On se rappela les relations de Duquesne avec la Suède, et l'on envoya ce marin auprès de la reine Christine pour faire l'acquisition de quatre vaisseaux avec leurs agrès, leurs canons et une grande quantité de boulets. Parti pour la Suède avec deux frégates, Duquesne trouva à son arrivée que le résident de France à Stockholm, nommé Chanut, d'avance instruit de l'objet de sa venue, avait déjà passé marché pour les vaisseaux; pour cent canons de fer et cinquante mille boulets. Le tout lui fut livré à Dales, embouchure dans la mer, à dix-huit lieues de Stockholm. Mais il eut à lutter contre le mauvais vouloir de l'amiral suédois Runing, qui lui refusait obstinément le nombre d'hommes nécessaires à la conduite des bâtiments achetés. Il n'avait amené que soixante et douze matelots de Dunkerque; Runing ne lui en concéda que douze autres, à la condition encore de ne les garder que pendant la campagne, et il y ajouta deux pilotes pour conduire les vaisseaux jusqu'au détroit du Sund. Duquesne, pour suppléer à ce petit nombre, rassembla, avec son activité ordinaire, tout ce qu'il put rencontrer de matelots et de soldats licenciés, et compléta ainsi, tant bien que mal, ses équipages. Comme il avait en outre mission d'amener, sur les vaisseaux achetés en Suède, cinq mille Polonais qu'il devait prendre à Dantzick, il avait d'avance dépêché une de ses frégates de ce côté. Il fit voile lui-même de Dales, au mois de juillet; mais presque aussitôt il fut assailli d'une tempête qui sépara ses vaisseaux. Durant six jours, son désespoir fut grand, car il croyait avoir perdu pour jamais *le Jupiter*, le principal des bâtiments obtenus à tant de frais; il le chercha avec ardeur, et le trouva enfin échoué sur les côtes du Sund; il le releva et vint à bout de le sauver, ainsi que les autres.

Duquesne, chemin faisant, eut occasion de montrer la fermeté de son caractère devant les alliés même de son pays. L'agent de Suède à Elseneur, ne l'ayant pas reçu avec tous les égards convenables, il s'en plaignit avec force, par l'intermédiaire du résident Chanut, à la reine Christine qui, malgré toutes les supplications, plongea l'insolent agent dans la plus entière disgrâce.

La navigation ne fut pas troublée depuis Elseneur, et Duquesne vint, avec les vaisseaux achetés, jeter l'ancre à Dieppe, sa ville natale, où se trouvait alors Louis XIV, mineur (4). Le gouvernement de ce jeune roi ayant jugé à propos d'ajouter deux divisions nouvelles à la marine (qui comptait déjà l'escadre de Bretagne, dont avait été fait chef Claude de Razilli, seigneur de Launay, après le commandeur Isaac, son frère; l'escadre de Normandie, que commandait de Montigny; celle de Guienne, que commandait Du Mé, et celle de Provence qui avait pour chef le chevalier de Garnier) de Montade fut nommé chef de l'escadre de Catalogne, et Duquesne chef de l'escadre de Dunkerque (5). Le règlement qui fut fait, cette année, pour la marine, plaça le lieutenant général des armées navales sous le commandant en chef de la flotte, dans la personne du grand-prieur, naguère commandeur des Goutles, pour les vaisseaux ronds, et du duc de Richelieu pour les galères (6).

En l'absence de Duquesne, les Français avaient trouvé une bien autre occasion de s'établir en Italie, qu'à propos de la querelle du chapeau de cardinal. Il n'y avait pas longtemps encore que le Portugal et la Catalogne s'étaient détachés de la monarchie espagnole, quand, à peu de mois d'intervalle, deux insurrections s'étaient déclarées, l'une en Sicile, l'autre à Naples. Deux hommes du peuple, l'un marchand de cuir, l'autre marchand de poisson, Joseph d'Alessio, à Palerme, et Mazaniello, à Naples, en étaient les chefs. Les insurgés avaient paru disposés à s'appuyer sur la France.

Au moment du soulèvement, et avant le retour de Duquesne qui n'eut lieu qu'à la fin de l'année 1647, le chevalier Paul, chef d'escadre, dont la réputation ne connaissait point alors de rivales sur la Méditerranée, avait charge de protéger, avec une flottille, les dernières conquêtes des Français dans les eaux de la Toscane et en outre de surveiller les préparatifs que les ennemis pouvaient faire à Naples. Il partit de Piombino, le 1er avril 1647, sur la nouvelle qu'il se passait quelque chose d'important de ce côté. Poussé par un vent frais dans le golfe, il s'empara, jusque sous le môle de Naples, de plusieurs bâtiments à l'ancre. Le duc d'Arcos, vice-roi du pays, qui publiait sans cesse que les Français étaient assez occupés à conserver les positions qu'ils avaient nouvellement conquises sur la mer de Toscane, ne fut persuadé de

l'arrivée de l'escadre du chevalier Paul, tant la diligence de celui-ci avait été grande, qu'en lui voyant amariner ces dernières captures. Alors, accouru lui-même sur le môle, il donna l'alarme, et disposa tout pour faire sortir six vaisseaux et dix galères, avec tout ce que la ville possédait de plus vaillant dans la noblesse et la bourgeoisie. Le lendemain, en effet, cette flotte ayant cinglé du golfe, on crut dans Naples que l'escadre française ne pourrait éviter une perte entière. Le chevalier Paul n'eut pas plutôt aperçu la flotte du vice-roi, qu'il fit le signal de ralliement. Tous ses capitaines passèrent sur son bord, et, chacun s'inspirant de l'ardeur de son général, on eut bientôt résolu d'accepter le combat, malgré l'inégalité des forces. Le vent presque nul d'abord et très-défavorable aux Français, changea tout à coup et se renforça de manière à empêcher les galères espagnoles, qui tout à l'heure remorquaient à l'aise les vaisseaux de haut bord, de doubler l'île d'Ischia. Le chevalier Paul ne profita pas de cet avantage pour échapper aux ennemis, mais au contraire il s'en empara pour arriver en toute hâte sur eux. Il essaya d'attacher deux brûlots à autant de vaisseaux hispano-napolitains et d'aller à l'abordage du reste. Mais il ne put exécuter son dessein, les ennemis ayant reviré de bord aussitôt qu'ils s'étaient vus sous le canon des Français.

Le chevalier Paul dut se borner à poursuivre à coups de canon, jusque bien avant dans le golfe, la flotte que l'on avait envoyée pour l'exterminer, et que sa seule présence faisait fuir. Le vice-roi et les habitants de Naples, témoins de ce combat, étaient à la fois honteux et consternés. Le duc d'Arcos envoya, le même jour, au général de ses galères, ordre de vaincre ou de périr. Le général n'eut pas plutôt reçu ce commandement, qu'il fit tenir toute la nuit sa flotte au vent; et le lendemain matin, 4 avril, la mer étant calme, les galères traînèrent les vaisseaux ennemis bord à bord de ceux de France; de part et d'autre on s'envoya des volées d'artillerie et de mousqueterie. Les galères vinrent aussi canonner, par l'arrière, les vaisseaux français. Le combat recommença avec plus d'acharnement que la veille. Il se renouvela ainsi cinq jours, depuis le matin jusqu'au soir, finissant à toutes les fois par un grand calme dont les galères espagnoles ne surent pas profiter. Après avoir tenu ses fanaux allumés la nuit, en signe de défi, chaque

matin le chevalier Paul recommençait l'action avec tant de courage et de bonheur, que, malgré la résistance des ennemis, il eût remporté une célèbre victoire, s'il se fût levé tant soit peu de vent frais qui eût empêché les galères de remorquer les vaisseaux ennemis. La flotte de Naples eut tous les jours ce calme favorable, jusqu'au 7 avril, qu'il s'éleva, sur le soir, un vent assez fort. Saisissant l'occasion, le chevalier se mettait en devoir de recommencer la charge avec une nouvelle vigueur, lorsqu'il vit paraître une escadre de sept vaisseaux de guerre, suivie d'une galère, que le vice-roi de Naples envoyait pour renforcer la flotte ennemie. Celle-ci se trouva ainsi portée à treize vaisseaux et onze galères. Le chevalier Paul jugea qu'il serait désormais plus que téméraire à lui de mettre ses six vaisseaux aux prises avec des forces si considérables, et crut, à bon droit, avoir donné des preuves assez grandes de sa valeur pour pouvoir se retirer avec honneur. Profitant donc du vent, il rallia son escadre et s'éloigna en bon ordre. Les galères et les vaisseaux espagnols avaient été si fracassés pendant les cinq jours de combat, qu'on les avait vus, l'un après l'autre, se mettre à la bande, ou, en langage plus vulgaire, se coucher sur le côté pour se faire radouber, et que la flotte ennemie, une fois rentrée au port, fut longtemps sans en pouvoir sortir. Le chevalier Paul mit en usage dans cette occasion toutes les ruses qui pouvaient se pratiquer, et montra combien son expérience dans la marine était grande. Après avoir fait connaître la supériorité de son courage et de ses talents, il témoigna de sa générosité, en renvoyant à Naples tous ses prisonniers; il leur donna même de l'argent, au lieu de leur faire payer rançon.

Les Napolitains que l'on poussait à se former en république quasi-monarchique, à l'imitation des Provinces-Unies de Hollande, avec l'appui de hauts chefs militaires, comme avaient été pour les Hollandais les princes de la maison d'Orange-Nassau, résolurent d'appeler à leur tête Henri II, duc de Guise, petit-fils du Balafré, qui prétendait avoir d'anciens droits au trône de Naples par Iolande d'Anjou, duchesse de Lorraine, fille du roi René. Guise se trouvait alors à Rome; il se flattait de réveiller chez les descendants de la noblesse d'Anjou, qui étaient encore puissants dans le royaume insurgé, les vieux souvenirs de leurs aïeux; et, d'un autre côté, il caressait les idées républicaines du

peuple; il avait imaginé un singulier moyen de satisfaire ses vues secrètes pour l'avenir et les nécessités présentes de sa position, en saluant l'insurrection de Naples du nom de royale-république. Du reste Henri II de Guise fit bravement comme avaient fait ses ancêtres, même dans les plus mauvaises causes. Sans attendre les secours que l'ambassadeur de France à Rome lui promettait, il s'embarqua à Fiumicino sur une petite felouque, avec une suite de vingt-deux personnes seulement, quelques milliers de pistoles qu'il avait empruntés et quelques barils de poudre. Une flotte espagnole qu'il rencontra ne lui fit rien déranger à son projet; il passa tout près d'elle en plein midi, comme s'il était au milieu de ses amis, et, au moment où celle-ci, s'apercevant qu'il changeait de direction, tirait sur lui de toute son artillerie, il abordait à Naples, le 15 novembre 1647. Guise eut d'abord de rapides succès, et il en fût venu très-présumablement à ses fins, s'il eût reçu les secours qu'il attendait de la France. Mais là on se souvenait de l'ambition démesurée de sa famille qui avait attisé le feu des guerres civiles de la Ligue; de lui-même, qui dernièrement encore avait cherché à entraver l'établissement de la régence de la reine-mère, et on hésita tout de suite à élever trop un prince que l'on soupçonnait à bon droit, malgré ses protestations, de travailler beaucoup plus pour lui-même que pour la grandeur de la France et pour les libertés de ceux par lesquels il était appelé.

Armand de Vignerot Duplessis, duc de Richelieu, arrière-neveu du grand cardinal et alors général des galères, se présenta dans le golfe de Naples, avec une flotte de vingt-sept vaisseaux et quelques brûlots; dirigé par le chevalier Paul, il attaqua, le 22 décembre 1647, à la hauteur de Castel-a-Mare, la flotte hispano-napolitaine, et lui fit éprouver des pertes en vaisseaux et en hommes. La nuit et un vent violent séparèrent les deux armées. Toutefois il paraît que le duc de Richelieu avait de secrètes instructions pour agir d'une manière peu décisive. Il n'apportait ni l'argent, ni les armes, ni les vivres que Guise avait demandés. Un de ses envoyés s'adressa à l'arquebusier Gennaro Annesse, qui avait succédé à Mazaniello à la tête du peuple napolitain, comme au véritable chef des insurgés, et lui remit le peu de poudre qu'il avait fait apporter à terre, quoique le duc de Guise

fût présent. Bientôt le général des galères, sans avoir rien entrepris de sérieux, fit voile pour Porto-Longone, en l'île d'Elbe, sous prétexte d'y faire de l'eau. Le gouvernement espagnol en profita pour leurrer les Napolitains de belles promesses de concessions, et de paroles pleines de clémence. Un nouveau vice-roi parvint à s'entendre avec les chefs des insurgés qui se plaignaient de la hauteur de Guise. L'arquebusier Gennaro Annesse lui-même s'engagea à ouvrir une des portes de Naples aux Espagnols, pourvu qu'on trouvât le moyen de retenir pendant ce temps le duc hors de la ville. Celui-ci pourtant paraissait encore loin d'avoir perdu toutes chances favorables. A ce moment même, le royaume entier de Naples était en révolution, et les troupes et garnisons étrangères étaient dans la plus grande détresse. Mais la trahison de Gennaro fit tout perdre en un instant. Le duc de Guise, apprenant que pendant qu'il était occupé à chasser les Espagnols de la petite île de Nisida, on venait de leur livrer sa capitale, essaya, avec quelques Français, de se retirer par terre à Rome; mais, poursuivi et arrêté près de Capoue, il resta quatre ans prisonnier en Espagne.

Redevenus maîtres du royaume de Naples, les Espagnols foulèrent aux pieds leurs engagements; tous ceux qui avaient marqué de quelque manière dans l'insurrection furent suppliciés, et Gennaro Annesse lui-même, qui avait livré et son pays et le duc de Guise, n'eut qu'un privilége, celui d'être réservé le dernier pour l'échafaud. On accusa Mazarin de n'avoir pas profité des circonstances pour expulser dès lors les Espagnols de l'Italie; mais on ne s'est pas assez demandé si les princes lorrains, par lesquels on aurait été obligé de remplacer ceux de la maison d'Autriche, valaient mieux, sinon pour la gloire, au moins pour les intérêts de la France. La famille de Guise, à Naples, n'aurait certainement pas accepté une simple vice-royauté, elle qui avait osé porter ses vues jusque sur le trône de France; et qui sait même si, enhardie par sa nouvelle fortune, elle n'eût pas pensé à oser quelque coup contre la Provence sur laquelle elle avait naguère encore prétendu. C'était en tout cas une sage politique de ne point refaire de grands vassaux; on avait appris, par une longue et cruelle expérience, ce qu'il en pouvait coûter au pays.

Ce n'est pas assurément que l'on veuille louer ici le cardinal

Mazarin de tous ses actes comme ministre. La grandeur du pays ne le préoccupait qu'après la sienne et celle de sa famille. Il ne pourvoyait aux intérêts de l'État qu'après avoir pourvu à des intérêts mesquins et égoïstes, et les services rendus par lui à la France n'étaient, pour ce personnage italien, qu'un moyen de s'y maintenir nécessaire et puissant. En sa qualité d'étranger, il lui importait peu d'atteindre le but qu'il se proposait par des Français ou par d'autres. C'est ainsi que, tout le temps que l'alliance offensive et défensive avec les Provinces-Unies dura étroite et forte, il ne se servit guère que des flottes hollandaises pour appuyer par mer les conquêtes qu'il faisait faire dans la Flandre maritime, et que, trop confiant dans la durée du besoin que la nouvelle république pouvait avoir des successeurs de Henri IV, il négligea la marine de France, laissant dépérir, sous ce rapport, l'œuvre de Richelieu.

Le peu qui restait de vaisseaux français était tout entier occupé dans la Méditerranée. Ces vaisseaux secondèrent vivement le nouveau vice-roi de Catalogne, maréchal de Schomberg, quand il assiégea et prit d'assaut la place de Tortose; mais ils ne pouvaient suffire à tout. Mazarin eut lieu de s'en apercevoir, ainsi que du peu de fondement que l'on doit faire sur les alliances les mieux acquises, quand, nonobstant les triomphes de la France dans les Pays-Bas, en Allemagne, en Italie et en Espagne, la Hollande fit, sans l'attendre, sa paix avec ce dernier royaume, à Munster, le 30 janvier 1648. Le traité de Munster entre le roi d'Espagne et les États de Hollande reconnut d'une manière définitive l'existence de la république batave; et le jour ne devait pas tarder à venir où celle-ci se croirait plus obligée ou mieux assurée par ceux qui avaient eu tant de peine à la reconnaître, que par la nation qui l'avait si fort aidée à se former. Le 6 août 1648, le roi de Suède et l'empereur d'Allemagne firent leur traité dans la même ville de Munster en Westphalie. La France restait seule engagée dans la guerre qui depuis longtemps agitait l'Europe. La paix qu'elle fit aussi à Munster, le 24 octobre 1648, ne s'étendait qu'à la branche de la maison d'Autriche qui était en possession de l'empire. L'Alsace, moins Strasbourg, fut alors cédée à la France.

La guerre continua avec la monarchie d'Espagne qui envelop-

pait toujours, de fait ou de prétentions, les Pays-Bas, moins la république des Provinces-Unies, la Franche-Comté, la Lombardie et les Deux-Siciles. Les troubles de la Fronde, qui éclatèrent sur les entrefaites, en rendant au gouvernement espagnol toutes ses espérances, l'éloignèrent pour un temps encore de négociations pacifiques.

CHAPITRE III.

De 1648 à 1661.

Troubles civils de la régence d'Anne d'Autriche et du ministère de Mazarin. — Un second duc d'Épernon, fils de l'ancien, est nommé gouverneur de Guienne. — Révolte du parlement et du peuple de Bordeaux. — Guerre de Bordeaux et de la Gironde. — Construction de la citadelle de Libourne. — Armées de terre et de mer des Bordelais. — Combats sur la Garonne. — Attaques du garde-côte Ministric contre les Bordelais. — Attaque par les Bordelais du château de Langon, défendu par le régiment de marine. — Arrivée de l'escadre royale du comte du Daugnon, dans la Gironde. — Combat naval. — Défense et mort héroïques du capitaine bordelais Girant. — Attaques par terre et par eau de la Bastide, par le duc d'Épernon. — Première paix des Bordelais avec la reine Anne d'Autriche et Mazarin. — Les princes de Condé et de Conti et le duc de Longueville arrêtés et emprisonnés par ordre de Mazarin.—La princesse de Condé, les ducs de Bouillon et de La Rochefoucauld se réfugient à Bordeaux. —Renouvellement de la guerre de Bordeaux et de la Gironde. — Les Espagnols se mêlent de cette guerre. — La princesse de Condé ameute le peuple contre les magistrats. — Triumvirat de la princesse de Condé et des ducs de Bouillon et de La Rochefoucauld.—Arrivée de la reine-mère, du roi et de Mazarin auprès de Bordeaux. — Refus des Bordelais de recevoir la cour dans leur ville.— Combats de l'île Saint-Georges. — Disgrâce du second duc d'Épernon. — Journaux de la révolution bordelaise. — Le maréchal de La Meilleraie assiége Bordeaux. — Singulier rôle des femmes dans la guerre de Guienne. — Lettre des dames du parlement de Bordeaux aux dames du parlement de Paris. —Nouvelle paix. — Entrée de la cour à Bordeaux. — Progrès des idées révolutionnaires et républicaines au milieu des troubles de la Fronde. — Le prince de Condé, gouverneur de Guienne. — Renouvellement de la guerre civile.— Les Espagnols introduits en France par Condé.—Le prince de Condé quitte la Guienne pour aller à l'armée de la Fronde. —Caractère nouveau des mouvements bordelais.—Les Ormistes. — Dureteste et le prince de Conti. — Marsin dans Bordeaux pour le prince de Condé. — Bordeaux est menacé par l'armée royale de terre commandée par le duc de Candale, et par l'armée navale commandée par le duc de Vendôme, grand-maître de la navigation. — Escadre de Duquesne. — Fin de la guerre de Guienne.—Événements extérieurs pendant la Fronde. — Affaires de Catalogne et d'Italie. — Prise de Castel-a-Mare. — Flotte du duc de Vendôme. — Exploits du chevalier Paul et de Valbelle. — Alliance de Louis XIV et de Cromwel. — Dunkerque aux mains des Anglais. — Paix des Pyrénées avec l'Espagne. — Nouvelle révolte en Provence. — Louis XIV entre dans Marseille par la brèche. — Protection accordée par Louis XIV à Toulon. — Commencement de cet arsenal maritime.

Le peuple accablé d'impôts vexatoires, et les officiers du parlement, desquels on retenait les gages, se plaignaient sans doute à bon droit des taxes de toutes sortes de Mazarin et des exactions de ses agents ; mais les princes et les grands seigneurs de la cour ne furent guidés, dans cette nouvelle période de dissensions intestines, que par cet incessant besoin de turbulence et de révolte

qui, vieux levain de la féodalité, fut, il faut bien le reconnaître, à côté de belles et grandes qualités, un des caractères dominants de la plus haute noblesse de France. Les princes et les grands seigneurs, saisissant avidement l'occasion, eurent bientôt changé les plaintes en révolte armée, et ce qui était une question d'intérêt public, se transforma, par leurs soins et leurs menées, en une question d'intérêt personnel. Le grand Condé lui-même n'échappa point à la contagion de la cour, et l'époque de la Fronde suffit à mettre une ombre sur sa gloire.

Les troubles civils gagnèrent surtout deux provinces maritimes de France : la Provence et la Guienne. Dans la Provence, où ils eurent un caractère moins grave, c'était une querelle entre le parlement d'Aix et le gouverneur, le comte d'Alais, qui y avait donné lieu. Toulon tint le parti du comte d'Alais qui trouva longtemps un asile dans les murs de cette ville contre les mécontents. En Guienne, il y avait longtemps que le peuple se plaignait des impôts, et que le parlement de Bordeaux présentait d'inutiles remontrances au roi au sujet des gouverneurs que l'on donnait à la province. Toutefois, le prince de Condé, nommé gouverneur de Guienne, à la suite de la disgrâce du vieux duc d'Épernon et du duc de La Valette, fils de ce dernier, semblait faire exception à la règle et ne pas trop mécontenter les habitants, quand, d'Épernon étant mort dans son château de Cadillac où il s'était retiré à son retour de l'exil, le duc de La Valette qui prit alors le nom de son père, après avoir acquis les bonnes grâces de Mazarin, être rentré dans les faveurs royales, fut à son tour pourvu de ce gouvernement. Le nouveau duc d'Épernon avait les défauts de l'ancien, sans en posséder les qualités. Il laissait douter de son courage; mais on ne voyait que trop qu'il marchait de pair avec Mazarin pour pressurer la nation par toutes sortes d'impôts odieux. Il commença par soulever le mécontentement des marchands de vin, des cabaretiers et du petit peuple, par des taxes de toutes sortes; puis, une disette de blé venant à désoler la France et une partie de l'Europe en 1648, il n'en autorisa pas moins, moyennant finances secrètement reçues par lui, des négociants accapareurs à transporter en Espagne les blés du Bordelais. La population justement indignée s'assembla et s'opposa violemment à ce transport. Le parlement de Bordeaux avait déjà donné des témoignages

de mécontentement au nouveau duc d'Épernon et à Mazarin, en publiant un arrêt d'union avec le parlement de Paris qui était ouvertement opposé au ministre; il rendit un autre arrêt politique pour interdire l'enlèvement des blés, et le Conseil, ayant approuvé les motifs sur lesquels le parlement s'était appuyé, envoya à l'amirauté de Guienne une déclaration qui révoquait l'autorisation obtenue par d'Épernon sur un faux exposé de la situation. Le duc n'épargna dès lors aucun moyen de rendre suspecte au roi la fidélité du parlement et du peuple de Bordeaux; il montra ceux-ci prêts à donner la main aux mouvements de Paris qui se prononçaient de plus en plus, et se fit autoriser à élever, à Libourne, une citadelle à l'aide de laquelle, devenant maître de la Dordogne, comme il l'était déjà de la Garonne par son château de Cadillac, il réduirait aisément les Bordelais en leur coupant les vivres. Ainsi affamer, d'une manière ou d'une autre, le peuple dont on lui avait donné la garde, tel était le rêve favori de cet odieux gouverneur.

Le parlement de Bordeaux voulut s'opposer à l'érection de la nouvelle citadelle et au séjour dans Libourne et aux environs, des troupes que d'Épernon y retenait à leur retour de la Catalogne, de l'Italie et de Flandres. Il ordonna une assemblée des bourgeois à l'Hôtel-de-Ville. Les écoliers, les clercs de procureurs, esprits turbulents, enclins à l'opposition et au bruit, les artisans et la multitude de ces gens qui ne connaissant que la souffrance, attendent toujours quelque chose, ne fût-ce qu'un changement de position momentané pour leur corps endolori, se rendirent tumultueusement à l'appel fait par le parlement à la bourgeoisie. Le parlement, tout en essayant de contenir leur fougue, demanda l'union de l'assemblée avec lui, et, séance tenante, il fut décidé que la garde du château du Hâ et d'autres postes de la ville serait enlevée aux partisans du duc d'Épernon. Il ne fallait pas, pour le moment, penser à occuper de même le Château-Trompette, dont le commandant, nommé du Haumont, se montrait intraitable et menaçant. Le duc d'Épernon jugea prudent, quant à lui, de se retirer à son château de Cadillac, d'où il fit harceler et piller les environs de Bordeaux par des détachements de soldats. Cette aggravation de vexations aigrit de plus en plus la population; tous les corps s'unirent contre d'É-

pernon. Il fut résolu qu'on mettrait sur pied les anciennes compagnies bourgeoises et qu'on en lèverait de nouvelles. Il fut ensuite formé trente-six compagnies ou régiments d'ensemble vingt mille hommes environ effectifs. Mais le curieux de ces levées, c'est qu'on mit à leur tête, en qualité de colonels, des gens de robes, des conseillers même du parlement de Bordeaux. Les conseillers Despagnet et Desbordes furent faits commandants du château du Hâ, dont on mura les portes et que l'on fit barricader. Dans le même temps, on travaillait dans Bordeaux à l'armement d'une escadre sous le commandement du chevalier Pichon, et à la formation d'un corps de troupes, qui pût tenir la campagne sans trop dégarnir la ville. Du reste, des deux côtés, Épernonistes et parlementistes, on se déclarait bons et loyaux serviteurs du roi; il ne s'agissait que de s'entendre sur la manière de le servir.

Les hostilités ouvertes avaient commencé; les Épernonistes s'étaient rendus maîtres du château de Vaires, sur la Dordogne, qui appartenait à la famille de Gourgues; le marquis de Chambaret avait été nommé général des Bordelais et pressait la levée de nouvelles troupes pour le parlement, quand le marquis d'Argenson vint à Bordeaux, au mois d'avril 1649, pour y négocier la paix au nom du roi. Malheureusement d'Épernon fit obstacle à ce dessein en continuant à élever la citadelle de Libourne. Le peuple s'ameuta pour qu'on le conduisît au siége de la nouvelle place, et, obéissant à cet entraînement, le marquis de Chambaret ordonna que tout fût près pour donner l'assaut le jour suivant. Toutefois il dut suspendre son ordre, à la nouvelle qu'il eut que les Épernonistes étaient au petit port de Branne; il envoya deux frégates pour s'opposer à leur passage; mais elles échouèrent; un combat eut lieu, dans lequel le marquis de Chambaret perdit la vie, et où des conseillers au parlement furent tués, blessés ou pris. Au nombre de ces derniers se trouvèrent le conseiller Andraut, à qui le duc d'Épernon dit : « Monsieur, on vous a pris, la pique à la main; c'est dans cet état que je veux vous présenter au roi », et le P. Bonnet, curé de Sainte-Eulalie de Bordeaux, dont les partisans de Mazarin disaient que « son église était une halle pour assembler les factieux, son confessionnal et sa chaire une mine contre l'autorité royale, sa langue un glaive pour mettre en pièces le gouvernement et son presbytère un ma-

gasin de toutes sortes d'armes. » Complétement victorieux dans cette affaire, d'Épernon s'empara des canons de ses ennemis, qu'il fit pointer contre l'escadre de Bordeaux; la plus grande partie de celle-ci leva l'ancre et se sauva dès que la marée le lui permit; le reste qui était échoué et à sec fut pris.

A la suite de cet événement, le parlement laissa voir des dispositions marquées à traiter de la paix, et l'archevêque de Bordeaux, Maximilien de Béthune, fort attaché au fond au parti de la cour, le seconda dans ce but. D'Épernon put même, à diverses reprises, rentrer de sa personne dans la ville, que sa couardise naturelle lui faisait aussitôt abandonner.

Mais la cour ayant pris ouvertement parti contre le parlement, le duc se montra plus intraitable que jamais; les négociations furent rompues, et, cette fois, il quitta Bordeaux, en menaçant de n'y revenir qu'avec une armée royale, pour l'assiéger dans les règles. En attendant, il l'inquiéta, autant qu'il put, par terre et par mer. Le marquis de Lusignan qui, depuis la mort de Chambaret, commandait dans Bordeaux pour le parlement et les bourgeois, s'embarqua, au mois d'août 1649, avec cinq à six cents hommes, pour aller combattre quelques troupes du duc qui avaient opéré une descente au Tourne, à trois lieues de la ville, avec intention d'enlever trois à quatre galiotes bordelaises à l'ancre dans ce port. Lusignan commanda le chevalier Thibaut, avec deux galiotes, pour reconnaître l'ennemi. Les Bordelais ayant rencontré les troupes de d'Épernon, il y eut un combat qui força celles-ci à renoncer à leur dessein. Un autre parti d'Épernonistes étant ensuite allés à Portets, pour observer les Bordelais, Lusignan résolut de les attaquer à leur tour, et, traversant incontinent la rivière, il entreprit une descente sur ce point. L'avant-garde de l'escadre bordelaise était commandée par Lamotte-Delas, Galibert et Richon; le marquis s'était réservé le commandement du reste des navires, sur lesquels on distinguait le chevalier Thibaut, le jeune Duvigier, Suand, Ceridos, un autre Richon et Lamotte-Sauvage. Cette escadre étant allée droit à l'ennemi, le feu fut très-vif des deux côtés. Les Bordelais avaient un grand avantage sur les Epernonistes qui, n'ayant point de canons, furent, par suite, obligés d'abandonner le bord de la rivière et de se retirer dans leurs retranchements; puis, la

descente de leurs adversaires s'étant opérée sans plus de difficultés, ils décampèrent au milieu de la nuit. Pendant ce temps, ceux d'entre les Épernonistes qui étaient restés de l'autre côté de la rivière, croyant n'avoir plus rien à craindre du marquis de Lusignan, avaient repris leur premier projet de s'emparer des galiotes restées dans le port du Tourne; mais le chevalier Thibaut, expédié aussitôt pour s'y opposer, se rendit maître du port et délogea pour le moment l'ennemi de son poste. Peu après, le duc d'Épernon partagea ses troupes en deux corps qui devaient côtoyer la rivière pour se rendre à Bordeaux; l'un s'établit de nouveau au Tourne, tandis que l'autre occupait Beautiran. Ce fut encore une occasion pour l'escadre bordelaise de se montrer. Lusignan ayant fait monter huit à neuf cents hommes sur deux frégates, deux galères et dix galiotes, munies de canons et de pierriers, retourna au Tourne, où les Épernonistes, au nombre de deux mille hommes d'infanterie et de cent cinquante chevaux, l'attendaient rangés en bataille à quelque distance du rivage. Il fit tirer quelques volées de canons contre eux; mais son artillerie ne pouvant les atteindre, un stratagème lui vint en aide pour les faire approcher; il débarqua à la tête de cent vingt mousquetaires qui les attirèrent à un combat, et, pendant qu'aux prises avec eux, il les engageait le plus près possible du bord de l'eau, l'artillerie de ses navires causa de si grands ravages dans leurs rangs, qu'ils furent contraints de céder le champ de bataille.

Ces succès relevèrent le courage des Bordelais. Le parlement en profita pour ramasser de l'argent, dont sa cause avait grand besoin. Il voulut d'abord piquer de générosité les plus aisés d'entre les bourgeois; mais ce moyen n'ayant pas réussi, il usa d'autorité, fit visiter les caisses des receveurs et des banquiers, taxa la bourgeoisie, ce qui devait la tourner contre lui, et vint à bout de réunir une somme assez considérable pour poursuivre la guerre.

Sur les entrefaites, on apprit dans la ville insurgée qu'un garde-côte, nommé Monstric, était entré dans la rivière avec huit navires et quelques barques, et qu'après avoir ravagé les côtes du Médoc et de la Saintonge, il se proposait de venir à Bordeaux même et de mettre pied à terre aux Chartrons, pen-

dant que le duc d'Épernon ferait une entreprise sur le faubourg Saint-Seurin. Le parlement rendit plusieurs arrêts contre Monstric, qu'il qualifiait de pirate, et ordonna de lui courir sus; ce qui ne l'empêchera pas de continuer ses ravages.

Les partisans des Bordelais se grossirent en raison de la prolongation de la lutte. Le marquis de Sauvebœuf, qui avait servi comme général dans les troupes du duc de Parme et avait le grade de maréchal de camp des armées du roi, vint à leur secours avec quatre cents chevaux et fut investi du commandement des troupes de la ville. Le marquis de Sainte-Croix, fils du maréchal d'Ornano, Lusignan le père et La Motte-d'Hautefort y vinrent aussi. Mais ce qui laisse trop voir que la cause sérieuse de cette lutte s'effaçait devant des considérations mesquines, et que le peuple, pressuré d'impôts, n'était dans l'esprit des grands qu'un moyen dont on se servait, c'est que le comte de Comminge, qui tenait pour d'Épernon, ayant envoyé une lettre au parlement, portant en suscription : *A Messieurs de la cour du parlement de Bordeaux*, et non *à Messeigneurs*, le parlement la lui retourna, avec mépris, sans l'ouvrir ; ce qui rompit toute négociation.

Le Château-Trompette, qui était encore occupé au nom du duc et qui depuis longtemps avait ses canons braqués sur la ville, commença à tirer, le 22 août 1649, causa de grands dégâts et tua beaucoup de monde. D'autre part, Monstric, malgré tous les arrêts du parlement, ne cessait de piller et de ravager les environs. Les Bordelais envoyèrent pour le combattre, une escadre commandée par le chevalier Thibaut, qui le força à mettre le feu à son navire et à se sauver, dans une chaloupe, à la côte du Médoc. Le navire toutefois fut arraché en partie aux flammes, et on en tira l'artillerie pour la faire servir au siége du Château-Trompette, dont le feu continuel donnait à la ville l'aspect d'un monceau de ruines. Enfin, vivement pressé par les troupes du marquis de Sauvebœuf, mais surtout par les bourgeois, qui ne voulaient pas, dit l'auteur des *Mouvements de Bordeaux*, qu'on pût leur reprocher de ne tenir leur liberté que de mains étrangères, le Château-Trompette capitula. Les Bordelais réduisirent ensuite quelques châteaux le long de la rivière, dans lesquels le duc d'Épernon avait des garnisons ; ils attaquèrent entre autres le château de Langon, où il y avait trois cents hommes du *régi-*

ment de marine, un des corps de France, disent les historiens de Bordeaux, qui avait le plus de réputation. Sommée de se rendre, la garnison répondit que le régiment de marine ne se rendait jamais. Sa défense en effet fut héroïque et digne d'une cause et d'un théâtre plus élevés. Après avoir fait perdre un grand nombre d'officiers et de soldats à la petite armée du marquis de Sauvebœuf, il obtint, par capitulation, de sortir vie et bague sauve, tambour battant et mèche allumée.

A la nouvelle que le comte du Doignon, en qualité de vice-amiral pour la cour, venait d'entrer dans la Gironde avec huit gros navires, trois brûlots et seize galiotes, le parlement expédia au marquis de Sauvebœuf l'avis de revenir à Bordeaux avec ses troupes. En attendant, on s'apprêta à résister à l'escadre royale avec l'escadre bordelaise, dont le commandement fut confié à Lamotte-Guionnet, Treillebois, qui l'avait eu un moment après le chevalier Thibaut, étant passé aux Épernonistes; Richon La Rodière en fut nommé vice-amiral. Le comte du Doignon, après avoir mouillé un moment au Bec-d'Ambez, s'avança jusque devant Valliers où il fit la revue de son escadre. Il avait son pavillon sur *la Lune*, vaisseau de 54 canons et d'une contenance de huit cents tonneaux, qui portait trois cents matelots, six compagnies de cinquante hommes et deux cents volontaires. De son côté, l'escadre bordelaise, composée de *l'Amiral*, de 26 canons et deux cents hommes, capitaine de pavillon Blanchard, de *la Notre-Dame*, de 20 canons et quatre-vingts hommes, vice-amiral Richon La Rodière et capitaine Vrignant, d'une frégate de 22 canons et quatre-vingts hommes, capitaine Labat, de trois flûtes, de 22 canons et environ quatre-vingts hommes chaque, six brûlots, seize galiotes et deux galères, s'était mise en mouvement pour faire obstacle aux desseins du comte. Les deux escadres, celle de du Doignon à la Baranquine, à une lieue et demie de Bordeaux, celle des Bordelais sous le château de Lermon, restèrent quelque temps en présence, à une demi-lieue l'une de l'autre. Le marquis de Sauvebœuf, qui était rentré dans la ville, forma deux compagnies de volontaires, se mit à leur tête dans des barques, joignit l'escadre de Lamotte-Guionnet, monta sur *l'Amiral*, et fit prendre la résolution d'aller brûler, pour que l'ennemi ne s'en emparât pas, une des trois flûtes bordelaises qui

avaient échoué sur le sable et qu'on désespérait de pouvoir sauver. Les brûlots n'étant pas disposés, on chercha à amuser les Épernonistes par des escarmouches. Giraut, capitaine bordelais, qui commandait la flûte échouée, mit pied à terre avec sa compagnie, s'approcha le plus près possible de l'escadre du comte du Doignon et fit un feu meurtrier, à coups de fusils, sur tous ceux qui se montraient sur les ponts. D'autre part, de petites barques bordelaises harcelaient les vaisseaux du comte, faisaient leur décharge et quelquefois même tentaient l'abordage. Cinq des brûlots de Bordeaux étant enfin arrivés, on les commanda pour aller brûler la flûte de Giraut et, par la même occasion, les bâtiments ennemis auxquels ils pourraient s'accrocher; mais ceux qui les montaient, peu au fait sans doute du métier dont on les chargeait, mirent le feu beaucoup trop tôt; en sorte que les traversiers du comte du Doignon les ayant cramponnés, les poussèrent, ceux-ci sur les bancs de sable, ceux-là sur le bord de la rivière, où ils achevèrent de se consumer sans avoir endommagé les navires contre lesquels on les avait envoyés.

Alors le capitaine Giraut comprit qu'il n'avait plus aucun secours à espérer. C'était un jeune homme de vingt-deux ans, de beaucoup d'espérance, et surtout d'une bravoure à toute épreuve. Forcément abandonné de ses compatriotes, il ne s'abandonna pas lui-même et résolut de périr plutôt que de se rendre, si on l'attaquait avant que son navire fût remis à flot par le retour de la marée, ce qui eut lieu en effet. Le comte du Doignon, quand la nuit fut venue, commanda pour cette expédition le capitaine de La Roche, avec huit grandes barques remplies de soldats et de volontaires, qui, côtoyant la rive, se trouvèrent proche de la flûte sur laquelle Giraut était remonté, avant d'avoir été aperçues par la sentinelle. Toutefois Giraut, qui était sur le pont de son navire, jugeant qu'on voulait l'aborder, cria : « Qui va là ? — Bon quartier ! » lui fut-il répondu. Il crut alors que c'était une chaloupe ennemie qui, égarée et se voyant sous le canon d'un gros bâtiment, demandait à se rendre; mais son erreur ne fut pas longue; car presque aussitôt il distingua une quantité de mèches allumées et, dans le même moment, une foule de gens qui l'abordaient en criant : « Tue ! tue ! » Le jeune Giraut fait encore bonne contenance, rassemble ses gens sur le

pont, les anime au combat et s'élance à leur tête, une demi-pique à la main. De La Roche, son principal adversaire, faisant des efforts pour monter par les haubans du mât et l'ayant manqué d'un coup de pistolet, il se précipite sur lui avec toute la fureur du désespoir, le force à lâcher prise et le renverse dans le navire ennemi. Les gens de La Roche, qui étaient déjà montés, ne furent pas plus heureux que leur chef; on leur fit de si rudes décharges de mousquets et de canons chargés à mitraille qu'ils furent tous rejetés sur leur bord. Après cette retraite devant une seule flûte, le comte du Doignon renvoya La Roche à une nouvelle attaque, mais cette fois accompagné de vingt-cinq barques ou galiotes pour investir le bâtiment de Giraut, avec ordre de passer tout son équipage au fil de l'épée et de n'épargner que ce capitaine. L'intrépide Bordelais, sans s'effrayer du grand nombre d'ennemis qui le menacent, les salue, dès qu'ils sont à portée, d'une vigoureuse décharge qui tue ou mutile beaucoup de leur monde. La Roche, sachant maintenant quel homme résolu il lui faut vaincre, avant de tenter de nouveau l'abordage, fit investir la flûte et couvrir son bord de grenades qui causèrent un affreux ravage parmi les gens de Giraut; ce fut seulement après ce commencement d'exécution qu'il ordonna d'aborder. Giraut, resté presque seul sur son pont, court de l'un à l'autre bord, renverse et tue tout ce qui se présente devant lui. Enfin, près de se voir accablé par le nombre, il songe à prendre le dernier parti que son désespoir lui suggère, et, quoiqu'on lui offre, de la part du comte du Doignon, toutes les conditions compatibles avec son honneur, il va mettre le feu aux poudres, afin d'ensevelir ses ennemis dans son désastre, quand l'un d'eux, s'apercevant de son dessein, l'étend mort d'un coup de pistolet. Quel énergique marin, quel grand homme de mer de moins peut-être, pour la glorieuse période maritime dans laquelle on allait bientôt entrer! Giraut méritait mieux que de périr obscurément dans une guerre civile de second ordre, en un coin des eaux de la Gironde. Son frère qui n'avait que quinze ans et qui se défendait encore, l'ayant vu tomber, rendit les armes et obtint pour lui et le reste de l'équipage une capitulation honorable. L'escadrille de La Roche perdit dans cette action près de quatre-vingts hommes. Un historien de Bordeaux assure que le comte du Doignon les regretta moins

que le brave Giraut, tant, dit-il, la valeur sait se faire admirer de ceux-là même à qui elle est funeste.

Après cette difficile exécution, le comte du Doignon fit occuper et fortifier une maison située près de Lermon sur le haut d'un rocher qui domine le quai de la Garonne; il établit aussi une batterie sur ce quai, à l'aide de laquelle il força les navires bordelais à remonter un peu le cours du fleuve. Le marquis de Sauvebœuf ayant voulu déloger les troupes du comte de cette position, en fut d'abord empêché; mais, dans une nouvelle attaque, il réussit. L'escadre royale intimidée alla relâcher au Bec-d'Ambez et fit transporter ses morts et ses blessés à Blaye et à Bourg. Mais, par terre, tout réussissait alors à d'Épernon; il s'empara de Saint-Macaire, Langon, Barsac, Preignac et Podensac. Les Bordelais l'eurent ainsi de nouveau à leurs portes, avec une armée qui se grossissait chaque jour de troupes revenant de l'Italie, de la Catalogne, de la Flandre, et auxquelles on assignait leurs quartiers d'hiver autour de la ville insurgée. Celle-ci ne tarda pas à être investie par terre, tandis que le comte du Doignon était invité à la bloquer du côté de l'eau.

Le parlement songea alors sérieusement à négocier la paix et envoya à cet effet, le 7 décembre, des députés au maréchal du Plessis-Praslin, qui se tenait à Blaye. Le maréchal se montra un intermédiaire peu accommodant, et, pour premières conditions, posa le maintien du duc d'Épernon dans le gouvernement de Guienne et le rétablissement du Château-Trompette qui avait été démantelé. Par bonheur, les Bordelais eurent avis dans ce temps-là même que la cour commençait à se montrer moins défavorable à leur égard. Le duc d'Épernon n'en continua pas moins les hostilités et fit décider l'attaque, par terre et par eau, d'un poste appelé la Bastide, situé vis-à-vis de la ville de Bordeaux, de laquelle il est séparé par la Garonne, et où il y avait une cale ou petit port. Le passage de Bordeaux à cet endroit étant très-fréquenté, la ville eût été fort incommodée de son occupation par les Épernonistes. Le marquis de Théobon Lusignan, père de celui qui avait naguère eu le commandement des troupes du parlement, fut sur-le-champ envoyé à la défense de la Bastide, qu'il fortifia de son mieux. Le 29 décembre, avant que les travaux eussent été achevés, ce poste fut vivement attaqué par les

troupes de d'Épernon, qui réduisirent les assiégés à s'enfermer dans le fort. Le tocsin sonna dans Bordeaux pour appeler les habitants au secours de leurs frères. Les deux fils Lusignan, le marquis de Chambaret, plusieurs conseillers au parlement et un grand nombre de volontaires se jetèrent dans des barques, passèrent à la Bastide et engagèrent aussitôt un combat meurtrier avec les Épernonistes qui furent obligés de reculer. Le duc, qui était sur une montagne, à cheval et spectateur de l'action, dépêcha au comte du Doignon pour lui demander du secours. A l'instant, le *Grand-Jules*, second vaisseau de l'escadre royale, commandé par le chevalier de Lalande, appareilla et mit à la voile, suivi de quantité de bateaux qui gagnèrent le bord de la rivière du côté de la Bastide; mais les chaloupes et les barques des Bordelais, à force de les harceler, empêchèrent la descente; et, après plusieurs tentatives, le chevalier de Lalande fut obligé de rejoindre son escadre. Se voyant déçu de ce côté et désespérant de pouvoir secourir le duc, le comte du Doignon tourna toutes ses forces contre Bacalan; mais Grandchamp, à qui le marquis de Sauvebœuf avait confié la défense de ce poste, repoussa à plusieurs reprises les troupes que l'on faisait débarquer; et le comte dut prendre le parti de faire retraite, après une perte de plus de quatre cents des siens. Témoin de la déroute que ses troupes essuyaient des deux côtés, et apercevant au milieu des fuyards le chevalier de Marin, en qui il avait une confiance particulière : «Eh! monsieur de Marin, lui cria-t-il, où est donc l'honneur? — Monsieur, répondit cet officier, faisant allusion à l'inaction personnelle du duc, l'honneur est à la Bastide, où les généraux bordelais commandent en personne.»

Au moment où la nouvelle de ce succès remplissait d'orgueil et d'espérance les habitants de Bordeaux, et où, d'autre part, ceux-ci menaçaient d'appeler les Espagnols à leur secours, un envoyé du roi entrait dans leur ville pour y annoncer que la paix était faite, à la sollicitation du prince de Condé qui, dans la position la plus inconséquente, protégeait d'un côté le gouverneur de Provence contre le parlement d'Aix, et d'un autre côté le parlement de Bordeaux contre le gouverneur de Guienne, selon que son orgueil, son ambition et les flatteries qu'on lui adressait, le poussaient. Cette paix était aussi honorable que possible pour les

Bordelais à qui on accordait, outre une amnistie complète et sans réserve, la démolition de la citadelle de Libourne, l'éloignement des troupes, la diminution des tailles, et l'oubli du passé, pourvu que le Château-Trompette fût rendu et qu'on mît bas les armes.

Mais le parlement et les habitants de Bordeaux avaient pris goût à la guerre, et, comme on ne se montrait pas pressé de remplir les conditions de la dernière paix à leur égard, comme les troupes de d'Épernon et l'escadre du comte du Doignon ne s'éloignaient pas assez promptement, comme on ne démolissait pas la citadelle de Libourne, ils reçurent à bras ouverts les partisans de Condé, quand ce prince eut été arrêté par ordre de Mazarin et emprisonné à Vincennes pour être ensuite transféré au Hâvre-de-Grâce, avec le prince de Conti et le duc de Longueville. Claire-Clémence de Maillé, sœur du vaillant grand-maître de la navigation tué à Telamone et femme du grand Condé, accourut dans Bordeaux avec le duc d'Enghien, son fils, qui n'avait encore que sept ans, les ducs de Bouillon et de La Rochefoucauld et nombre de grands seigneurs mécontents. Elle entra, le 1er juin 1650, dans la salle des séances du parlement, tenant son enfant par la main, et se précipitant à genoux au bout du bureau de la cour, avec son enfant, les yeux tout en larmes, elle s'écria, au moment où on la relevait de cette attitude suppliante, « qu'elle venait se jeter, elle et son fils, entre les bras de la justice, et qu'elle priait la cour d'avoir compassion de son infortune. » Le parlement de Bordeaux la reçut avec attendrissement et déclara qu'il la prenait sous sa protection. Mais la princesse et les ducs de Bouillon et de La Rochefoucauld, ne croyant pas que ce soutien leur suffît, songèrent plus sérieusement alors à s'appuyer sur l'Espagne, que n'avaient fait les Bordelais qui, dernièrement encore, s'étaient montrés fort peu bienveillants envers le baron de Vatteville, venu dans leur ville pour traiter des conditions d'un secours en argent provisoirement consenti par le roi d'Espagne. C'étaient les princes français mécontents qui se montraient, dans ce temps, le plus disposés à r'ouvrir le royaume à l'étranger, à l'Espagnol particulièrement; l'Angleterre étant alors trop occupée par sa grande révolution pour se jeter dans les affaires du continent, car, le 9 février 1649, Charles Ier avait eu la tête tranchée, par suite d'un arrêt rendu sous l'influence de Cromwel. Les

généraux du parti de la Fronde s'emparèrent de la Teste et du port d'Arcachon, afin de faciliter aux Espagnols une descente dans le pays; une première frégate d'Espagne entra dans le port de Bordeaux, à la grande indignation de l'avocat général Lavie et au mécontentement marqué des jurats, magistrats élus et spéciaux à la ville de Bordeaux, tenant lieu des consuls et échevins des autres villes. Peu après les princes firent armer ce qu'ils purent trouver de navires et de chaloupes dans le port, sous le commandement du chevalier Desrivières, pour aller au-devant de trois autres frégates étrangères chargées de quatre cent cinquante mille livres, et leur assurer le passage devant Blaye, où le duc de Saint-Simon tenait pour le parti royal contre la Fronde. En accomplissant sa mission, Desrivières rencontra un navire, commandé par le capitaine Labat, qui osa à lui seul patriotiquement lui disputer le passage; Labat, après avoir vaillamment combattu, échoua son navire sur le sable et se sauva sur une barque avec son équipage. Desrivières poursuivit sa route, trouva les trois frégates espagnoles à l'embouchure de la rivière et les escorta jusqu'à Bacalan. Mais, au lieu de quatre cent cinquante mille livres, elles n'apportaient que quarante mille écus. Don Ozorio qui amenait ce maigre appui, vint secrètement dans la ville et dit à la princesse de Condé que son roi ne pouvait faire davantage avant de connaître à fond l'état des affaires des princes « les souverains, ajouta-t-il, ne devant agir que conformément à leurs intérêts »; du reste, il promit beaucoup pour l'avenir, en raison des dispositions qu'il supposait aux Bordelais. Mais il eut bientôt lieu d'être détrompé; le parlement, qui ignorait une partie des intrigues de la princesse de Condé et du duc de Bouillon, qui n'était pas même au courant de la somme réellement expédiée, ordonna d'informer sur l'arrivée de certaines frégates espagnoles dans le voisinage du port de Bordeaux, sous les apparences de bâtiments marchands, enjoignit de les arrêter avec ceux qu'elles portaient, au besoin de courir sus, et spécialement de rechercher par la ville, un certain personnage qui n'était autre que don Ozorio, pour le mettre dans les prisons de la conciergerie de la Cour. Alors la princesse de Condé ameuta, souleva le peuple jusque dans ses couches les plus infimes, répandant le bruit que la somme qu'elle avait re-

çue de la part du roi d'Espagne était bien celle que l'on avait primitivement annoncée, mais qu'elle la tenait en réserve pour ne la distribuer que quand le parlement de Bordeaux se serait montré plus décidément favorable à ses desseins, en rendant un arrêt d'union avec les princes. Le parlement fut bloqué, assiégé, en partie envahi, par la multitude en armes. Ceux qui le composaient craignant d'être massacrés, et connaissant parfaitement la main, il y a quelques jours si humble et suppliante, maintenant si audacieuse, qui poussait cette foule en délire, députa auprès de la princesse de Condé pour qu'elle usât de son influence et fît dégager le parlement. La princesse n'était pas loin; la comédie dont elle tenait les fils était près de se dénouer en sanglante tragédie, quand, la tête empanachée, l'épée passée en écharpe au côté, elle entra pour la seconde fois dans le parlement où ordinairement les femmes ne pénétraient pas. Là, avec une insolence railleuse, bien différente du ton qu'elle avait pris naguère en même lieu, elle dit aux magistrats troublés sur leurs siéges, mais qui cherchaient encore à sauver leur dignité : « Je vois bien, messieurs, ce qui vous tient. Vous ne seriez pas fâchés que je fisse retirer la populace et que je vous sauvasse du péril qui vous menace; mais, la petite vanité gasconne vous empêche de m'en prier. » On ne lui répondit rien; mais, s'étant aperçue que quelques-uns, obligés de faire contre fortune bonne mine, se mettaient à sourire : « Je vous entends, continua-t-elle. Hé bien, je vais faire mon possible pour vous tirer d'embarras. » Au même instant, elle sortit; le peuple ne voulait point la laisser passer avant de s'être assuré, de sa bouche, qu'elle avait reçu toute satisfaction du parlement. Quand elle fut sur le perron, elle aperçut le jurat Pontac qui ordonnait de faire une décharge de mousqueterie. Aussitôt elle se mit à crier : « Vive le roi et les princes! » Puis, prenant un ton d'autorité, elle défendit aux deux partis de tirer et ajouta, en s'en allant : « Qui m'aime me suive! » Tout le monde ne la suivit pas pourtant; une partie persista à rester dans le palais, et tira sur les jurats; il fallut l'emploi de la force armée pour dissiper enfin cette multitude ameutée par l'épouse d'un prince du sang et les plus grands seigneurs de France (1). Et la noblesse de ce pays s'est étonnée depuis qu'il y ait eu des émeutes populaires, des insurrections, des révolu-

tions! Mais c'est elle qui a enseigné à les faire; seulement un jour est venu où le peuple en a voulu garder les profits pour lui.

Ainsi contraint, le parlement de Bordeaux rendit, dans le courant du mois de juillet 1650, l'arrêt d'union avec les princes qui mit le comble à sa rupture avec la reine-mère et Mazarin. Dès lors, la princesse de Condé, le duc de Bouillon et le duc de La Rochefoucauld formèrent entre eux un véritable triumvirat qui fut quelque temps maître de Bordeaux. Le parlement, moins son premier président du Besnet, rangé au parti de la cour, fut désormais l'esclave des volontés de cette dictature princière qui poussait alors son vaisseau sur les bouillonnements populaires, qu'elle se flattait sans doute de pouvoir comprimer, quand elle croirait elle-même avoir satisfait son besoin de mouvement. La princesse de Condé put faire arrêter impunément ou forcer à s'expatrier ceux qui s'opposaient à son projet d'alliance avec les Espagnols.

Mais déjà le maréchal de La Meilleraie avait été mis, par Anne d'Autriche et son ministre, à la tête d'une petite armée dans la Guienne; on annonça bientôt la prochaine arrivée à Bordeaux du jeune roi en personne, de sa mère et de Mazarin. Le parlement déclara par arrêt que le roi seul, sans troupes avec lui, serait reçu dans la ville; de plus, le premier président du Besnet, l'avocat général Lavie et un jurat nommé Constant, qui s'étaient mis à la suite de la cour, furent déclarés traîtres à la patrie, et toutes communications avec eux furent interdites. La cour fut obligée de s'arrêter à Libourne, d'où elle alla ensuite à Bourg. L'irritation était extrême des deux côtés. Le maréchal de La Meilleraie ayant pris Vaire, la cour, pour intimider la révolte, fit pendre le commandant de ce château, nommé Richon, parce qu'il s'était trop bien défendu. Les Bordelais, par représailles, voulaient qu'on massacrât sur l'heure tous les prisonniers faits sur les troupes royales; il fallut, pour calmer leur soif de vengeance, leur sacrifier au moins une victime : ce fut un capitaine nommé Canot; on le pendit aussi par représailles. Le parlement ordonna un deuil solennel en l'honneur de Richon.

Le duc de Bouillon, qui avait pris le commandement en chef des troupes de Bordeaux, avait enlevé Castelnau au duc d'Épernon. Celui-ci se proposait de le reprendre; mais auparavant il voulut profiter de l'absence de Bouillon et de la plupart de ses troupes

pour faire un coup de main contre un camp établi à Blanquefort, et n'eut pas tout le succès que le petit nombre de ses adversaires lui permettait d'espérer. A la nouvelle qu'il s'avançait sur Bordeaux, une sortie des habitants eut lieu, le duc de Bouillon en tête, qui l'obligea à faire retraite. Mais, le 21 juin, il avait fait occuper, sans coup férir, l'île Saint-Georges, située à trois lieues au-dessus de Bordeaux, qui était un passage important pour les habitants de cette ville. Il paraît que les princes lui avaient laissé opérer cette facile conquête, pour voir ce que dirait et ce que ferait le peuple, qui montra en effet aussitôt un grand désir de chasser les ennemis de cette position. La Mothe-Delas et le chevalier de Roquelaure, chargés, avec quatre cents soldats et un parti de valeureux paysans d'Entre-deux-mers, d'aller la reprendre, partirent dans la nuit du 26 juin, et arrivèrent, à travers des marécages, à l'île Saint-Georges, bornée d'un côté par la rivière et de l'autre par un ruisseau qui la séparait de la terre ferme. Le 27 juin, à la pointe du jour, l'attaque eut lieu inopinément pour les Épernonistes, en présence de la princesse de Condé et de nombre de dames qui étaient venues sur des barques se donner le passe-temps de ce combat et encourager les troupes de Bordeaux de leurs regards, de leurs écharpes agitées et de leurs acclamations. Les hommes que d'Épernon avait laissés dans l'île, au nombre de deux cents environ, ne firent pas une longue défense ; ils demandèrent quartier et se rendirent à discrétion. La reprise de l'île Saint-Georges, en raison sans doute des nobles spectatrices qui y avaient assisté, défraya quelque temps les poètes et tous les beaux esprits du pays ; le curé Bonnet, de la paroisse Sainte-Eulalie, en fit une relation si ardente et en des termes tellement insultants pour les troupes du roi, que la princesse de Condé voulut interdire à l'avenir l'impression de semblables pièces qui auraient rendu sa cause irréconciliable avec celle de la cour, ce qu'au fond elle ne voulait pas. Les ducs de Bouillon et de La Rochefoucauld, à la demande du peuple, mirent dans l'île Saint-Georges une garnison de six cents hommes et y firent construire un fort sur une pointe avancée dans la rivière.

A la suite de l'échec éprouvé par les siens, le duc d'Épernon, pour s'en venger, parcourut le Médoc, ravagea Ludon, Macau, Labarde, Cantenac, Margaux et Assac, puis se présenta devant

Castelnau qui se rendit à la première sommation. Mais, peu de jours après, le duc, qui voyait avec peine d'autres que lui donner des ordres en Guienne, ayant refusé de venir s'aboucher à Blaye avec le maréchal de La Meilleraie et le duc de Saint-Simon, reçut ordre de la cour de se retirer à Loches, en Touraine. Cette disgrâce réjouit les Bordelais, mais ne les pacifia pas.

L'élection des jurats de Bordeaux avait lieu, chaque année, le 1[er] août. Le dernier jour de juillet 1650, le maréchal de La Meilleraie envoya ordre, au nom du roi, de ne pas procéder à cette élection, sous peine de la vie, avant l'entrée de la cour dans la ville; de peur que les nouveaux magistrats ne fussent nommés à la dévotion des princes mécontents. Cet ordre fut rejeté par le parlement et les bourgeois, et le lendemain on élut trois jurats : de Nort, gentilhomme, l'avocat Fontenel, auteur de l'écrit intitulé *Mouvements de Bordeaux*, et un citoyen nommé Quitaut. Le même jour, 1[er] août, le parlement de Toulouse rendait un arrêt d'union avec celui de Bordeaux.

Sur les entrefaites, le chevalier de La Valette, frère naturel du duc d'Épernon, s'était mis à bloquer l'île Saint-Georges, dont il commandait le fort à l'aide d'une batterie placée du côté de Cambe et qui tirait à travers la rivière ; il était même parvenu à s'emparer d'un coin de l'île et à s'y retrancher. Mais La Mothe-Delas et de Nort, lieutenant-colonel du régiment d'Enghien, qui commandaient dans le fort, l'attaquèrent dans ses retranchements ; il fut défait complétement et périt dans cette action. Vers le même temps, des partisans de Bordeaux, ayant à leur tête Desroches, firent un coup, à Saint-André-de-Cussac, contre les gardes de la reine, qu'ils enlevèrent en grande partie.

La révolution de Bordeaux avait ses gazettes, dont la manière de narrer les faits n'était pas bien différente de celle qu'emploient aujourd'hui les journaux, le lendemain d'une insurrection triomphante. C'est un rapprochement assez curieux à faire. *Le véritable Courrier bordelais, apportant toutes sortes de nouvelles de Bordeaux et de Loches* (tel était son titre), écrivait :

— « Les soins qu'on prend à Bordeaux à préparer les choses nécessaires à une légitime défense sont extraordinaires; on a basti un fort au-dehors du faubourg Saint-Seurin; celui des Chartreux est parfaitement bien retranché; les bourgeois et les

soldats soldoyez font souvent l'exercice dans la place des Chartreux et témoignent tant d'adresse, de courage et de cœur, qu'on peut dire, sans rodomontade, qu'il serait bien difficile de trouver de meilleure infanterie dans tout le reste du royaume.

—« On équippe tousiours de nouveaux vaisseaux, quoyque nostre flotte soit, longtemps y a, en estat de ne craindre pas celle que ceux du party contraire voudroient nous opposer : pour les bien recevoir, on construit une galère de soixante-quatre rames, sur laquelle on prétend monter un coursier de vingt-cinq livres de balles et quantité d'autres pièces de moindre calibre.

—« Le traffic pourtant et le commerce ne discontinuent point. A voir les boutiques ouvertes, les artisans occupez à leur travail, l'abondance des vivres, les paysans aller et venir avec assurance des champs à la ville et de la ville aux champs, on diroit qu'il y a plus de cent ans qu'on n'y a parlé de guerre. »

En ce temps de la Fronde, les rôles s'intervertissaient à chaque instant dans les hauts rangs de la société, selon les petites passions des acteurs; tel qui était à la tête d'un parti aujourd'hui, se voyait à la tête du parti opposé le lendemain. Le comte du Doignon, qui naguère commandait l'escadre royale contre Bordeaux, flottait entre la cour et le parti des princes mécontents, pour se faire acheter plus cher par l'un des deux. Pour l'instant, il cherchait à rendre sa position respectable aux uns et aux autres, en se fortifiant dans Brouage où il avait amené son escadre. C'est ce qu'indique la correspondance du *Véritable Bordelois.*

—« On nous écrit de Brouage, dit cette gazette, que le comte du Doignon continue sans relasches ses nouvelles fortifications et que divers voyages que l'évêque de Xaintes a faits, de la cour à Brouage, pour l'obliger d'envoyer des vaisseaux à Bordeaux ont été inutiles. On adjoute une nouvelle qui n'est pas de moindre importance : que six grands vaisseaux de guerre équippez à Blavet, que conduisait à Bordeaux le chevalier de Lalande, ayant esté rencontrez par des vaisseaux anglois que ce chevalier avoit assez téméraireinent attaquez, il y a eu un très-rude combat entre eux, pendant lequel *le Grand-Jules* et deux autres navires ont esté coulés à fond; le vaisseau appelé *la Lune* a pris la fuite vers les côtes de Portugal, où la flotte angloise l'a suivy; les deux

autres restants se sont sauvez, à la faveur du vent, en haute mer; et que le chevalier de Lalande ayant esté pris, avoit esté traité en escumeur de mer par les Anglois, qui lui ont fait coupper le col sur le tillac de leur admiral. »

A ces nouvelles, *le Véritable Journal de Bordeaux* joint ces deux autres, d'un style différent selon le sujet qu'elles traitent.

— « Le 27 d'août, le nommé Monstric, garde des costes, arriva devant Blaye et vint mouiller l'ancre au Bec-d'Ambez, avec quatre vaisseaux et seize pinasses; de quoy adverty, le duc de Bouillon fit partir le sieur de Barbantane pour l'aller recognoistre avec quelques galiotes.

— « Le duc d'Espernon est depuis quelque temps à Loches avec toute sa cour et son sérail : ce prince, après de si grandes victoires qu'il a remportées sur les Bordelois, se délasse maintenant, sur les bords de l'Indre, des travaux qu'il a eus en tant de rencontre et de batailles où il s'est trouvé (2). »

Après avoir essuyé un échec devant la Bastide, aux applaudissements de la princesse de Condé et d'un grand nombre de dames bordelaises qui étaient présentes sur des barques, comme lors de la reprise de l'île Saint-Georges, le maréchal de La Meilleraie, qui passait pour être l'homme le plus habile de son temps dans l'art de réduire les places, mit le siége devant Bordeaux même, au commencement du mois d'octobre 1650. Voulant singer Richelieu devant La Rochelle et conduisant la reine-mère et le jeune roi Louis XIV, le cardinal Mazarin vint au camp de Bordeaux, où La Meilleraie d'ailleurs, en raison de la guerre qui se poursuivait au dehors et de la multiplicité des troubles intérieurs, n'avait pu réunir qu'un corps d'armée de sept mille hommes.

Émule de mademoiselle de Montpensier qui, dans les mêmes troubles civils, pointait le canon de la Bastille de Paris contre les troupes du roi, la princesse de Condé, environnée d'une foule de dames de Bordeaux, prit part à la défense, du haut des murailles. C'était le beau temps de l'hôtel Rambouillet, des romans de La Calprenède, de d'Urfé et de Mademoiselle de Scudéry; ces dames s'essayaient à mettre en action *la Clélie* de cette dernière muse, et la Garonne était pour elles le fleuve du Tendre sur lequel on joûtait pour les beaux yeux et les couleurs de sa maîtresse. Rien ne témoigne de cet esprit des dames de la noblesse d'arme et

de robe, à cette époque où le Tiers-État prenait les choses d'une toute autre manière, comme la lettre suivante des dames du parlement de Bordeaux à celles du parlement de Paris, que l'on donne ici avec les galants commentaires dont l'accompagne le bénédictin dom Devienne, historien des Bordelais. C'est un compte-rendu, à la manière quintessenciée des beaux esprits du temps, de la défense de Bordeaux.

« Mesdames, la trêve que nous avons reçue va rompre celle que nous avons donnée à notre reconnaissance pour vos favorables intercessions. L'interruption de nos courriers et les embarras d'une ville assiégée nous serviront, s'il vous plaît, d'excuse. Pour mieux l'obtenir, *nous nous servons des plumes de nos casques* pour vous écrire, encore eût-ce été avec le sang de nos ennemis, sans que vos yeux, remplis de douceur, eussent été blessés de cette peinture. » Après avoir parlé de l'attaque de la Bastide et du faubourg Saint-Seurin, la lettre continue ainsi, dit dom de Devienne : « Nous nous retirâmes soudain dans notre demi-lune comme dans notre centre. Ce fut alors que le conquérant (Mazarin), encouragé par ce premier succès, espéra non-seulement de la prendre, mais encore la lune entière de notre havre. Il jura sur sa calotte, dont il reçoit les influences, et sur son bréviaire, qu'il n'avait ouvert pendant tout ce voyage, qu'il entrerait triomphant dans l'un et dans l'autre. Aussitôt, religieux observateur de sa parole, à son ordinaire, il fit sonner la charge. Vous trembleriez pour nous, Mesdames, dans l'issue d'un si rude combat, si vous ne saviez que les propres mains du fils et de l'épouse du plus vaillant prince du monde avaient travaillé à l'élévation de cette forteresse. Oui, Mesdames, M. le duc d'Enghien, ce jeune prince sorti depuis peu du berceau, a travaillé lui-même à creuser le tombeau de plus de douze cents hommes qui sont restés morts au pied de cette demi-lune. Quelle agréable surprise pour nous, *en lui voyant employer les appareils de son berceau pour conduire cet ouvrage, de lui voir étendre ses langes en cordeau et son archet en compas*, pour tracer les fondements d'un réduit qui devait mettre à couvert les citoyens zélés pour la liberté de leur patrie! Nous l'avons vu, tantôt plier *sur* le faix d'une hotte chargée de terre, *tantôt blesser ses tendres mains à porter des pierres que sa mère rangeait avec*



du ciment détrempé de ses larmes. » Le détail du siége vient ensuite, interrompt le vénérable bénédictin, et donne lieu à ce tableau si vif, qui ferait honneur aux plus grands maîtres. « Nos ennemis peuvent bien dire maintenant que nos bourgeois, si vaillants de leur naturel, ont fait, dans cette rencontre, la guerre d'une façon tout extraordinaire ; car ils les ont toujours vus ou assiégeants victorieux, ou assiégés invincibles. Combien de fois n'ont-ils pas paru un pied dans l'eau, l'autre sur la terre, la tête élevée en l'air, au milieu du feu de leurs armes, combattre d'une main l'armée navale, et de l'autre celle de terre! On aurait dit que ces guerriers voulaient faire revenir l'ancien chaos, ou braver les quatre éléments ensemble. » Que d'images rassemblées dans ce peu de mots, s'écrie d'une façon galante l'historien de Bordeaux. Quelle force! Quelles couleurs! Quelle énergie!.. Les dames de Bordeaux ne terminent pas moins heureusement leur lettre, continue-t-il : « Ce serait sans doute trop en dire pour des femmes, si nous ne parlions pour nos maris; mais nous ne pouvons pas trop prendre leurs intérêts, puisqu'ils prennent eux-mêmes tant de part dans la cause commune. Nous n'oublions pas aussi que nos maux, sans la députation de votre auguste parlement, eussent été de plus de durée : notre faiblesse ne nous permet que de vous offrir des vœux pour toute reconnaissance. S'ils étaient exaucés, vous verriez bientôt revenir ce beau siècle auquel, imitant les dames de l'antiquité. (Il était d'usage dans les Gaules, lorsqu'il y avait des jugements difficiles à rendre, d'en remettre la décision aux personnes du sexe), vous prononceriez les oracles de la justice. *Et pourquoi ce temps ne reviendrait-il pas?* Cette divinité n'est-elle pas représentée revêtue des habits de notre sexe? Les procès en seraient terminés bien plus promptement. Chaque partie aurait impatience de comparaître devant de si beaux juges. Leurs prétentions et leurs demandes seraient sans aigreur, parce que, n'ayant plus rien à eux mais à leurs souveraines, on les laisserait, sans murmurer, prononcer dans leur propre cause. Il ne faudrait plus d'avocats; chacun voudrait vous parler et voir la majesté de vos visages. Par un mépris, par un dédain, vous châtieriez plus les coupables que par les bourreaux et les supplices... Il est vrai qu'il y aurait lieu de craindre de voir les plus innocents chercher à devenir coupables pour être vos

prisonniers, et ceux que vous voudriez mettre en liberté, refuser de sortir de vos prisons qui auraient pour eux tant de charmes! Tels sont les vœux que forment en votre faveur, Mesdames, vos très-humbles et très-affectionnées servantes et sœurs, les dames du parlement de Bordeaux. A Bordeaux, ce 26 septembre 1650.» Les dames du parlement de Paris ne manquèrent pas, fait observer dom Devienne, de répondre à leurs sœurs du parlement de Bordeaux à qui elles donnèrent le titre d'*illustres amazones.*

Voilà certes une lettre qui renferme plus d'idées révolutionnaires, au point de vue du sexe féminin, que tout ce qu'ont osé en émettre depuis les femmes les plus radicales. Cette bizarre époque de la Fronde contenait en germe toutes les excentricités des peuples en ébullition. Il y avait déjà des femmes qui réclamaient, non pas seulement la moitié, mais la presque totalité du pouvoir; elles pointaient le canon, en se jouant sur des roses, et prétendaient, avec un sourire d'amour sur les lèvres, au droit de juger, de gouverner les hommes dans le forum comme dans le boudoir.

Cependant, Mazarin, qui ne disposait pas de forces considérables devant Bordeaux et qui d'ailleurs, naturellement doux et conciliant, répugnait à faire verser le sang, n'avait pas renoncé à réduire la place par les négociations autant que par les armes. Les attaques de La Meilleraie étaient molles comme celui qui les inspirait, et c'était à Bourg, où s'était transportée la cour, que se décidait le sort des Bordelais, beaucoup plus que sous les tentes du maréchal. Une trêve avait eu effectivement lieu, comme l'indiquait la lettre adressée par les dames du parlement de Bordeaux à celles du parlement de Paris; le 29 septembre 1650, elle fut transformée en traité de paix. Une des conditions sur lesquelles insistèrent le plus les Bordelais, ce fut sur la révocation du duc d'Épernon comme gouverneur de Guienne, révocation qui leur fut promise. Ils avaient aussi fait stipuler des conditions honorables pour la princesse de Condé et ses adhérents. La princesse, qui n'était plus libre de prolonger son séjour dans Bordeaux, mais qui pouvait se retirer où bon lui semblerait, monta dans une galère, le 3 octobre, avec les ducs de Bouillon et de La Rochefoucauld, les comtes de Foix, de Coligni, de Lorges, de Guitaut, et plusieurs autres seigneurs de ses amis. Elle se sépara des Borde-

lais en femme qui tenait à les conserver à sa cause et se proposait de réclamer bientôt encore leur appui. Elle éprouva ou feignit un attendrissement extrême. Plus de vingt mille personnes etaient accourues sur le rivage, pour consoler son cœur ou son orgueil en faisant retentir l'air d'imprécations contre Mazarin. Elle avait dessein de débarquer à Lermon et de se rendre ensuite à Coutras; mais, à peine sortie du port de Bordeaux, elle fut rencontrée par la petite escadre du garde-côte Monstric, portant le maréchal de La Meilleraie qui venait à la fois pour lui présenter ses hommages et pour lui conseiller d'aller elle-même à Bourg achever sa paix avec la reine-mère et le jeune roi. Les Bordelais, la voyant en effet tourner la proue vers Bourg, crurent que Monstric la faisait prisonnière; en un instant, ils eurent repris les armes et fait un mauvais parti à ceux des soldats du roi qui, sur la foi du traité, étaient déjà entrés dans leurs murs. L'affaire aurait pris une tournure plus grave, si un gentilhomme de la princesse, revenant dans la ville pour y remplir une commission, n'avait instruit les habitants de la réalité des choses. Anne d'Autriche, Louis XIV et Mazarin firent leur entrée dans le port de Bordeaux, sur une galère, deux jours après, avec une certaine solennité; mais le cardinal fut reçu avec une froideur marquée et ne put obtenir que le parlement le haranguât personnellement. Le 14 octobre, le roi donna une déclaration qui déchargeait de la plus grande partie des tailles ses sujets de Guienne, pour les dédommager autant que possible des maux qu'ils avaient soufferts depuis deux ans. Il partit ensuite pour Blaye dans une galère bordelaise beaucoup plus riche que celle qui lui avait servi pour faire son entrée; le duc d'Anjou, son frère, fut placé dans une autre galère où tout était peint en bleu et parsemé de fleurs de lis d'or; les voiles, les pavillons et les rames comme tout le reste extérieurement et intérieurement, ce qui réjouit beaucoup le jeune prince, dit l'historien de Bordeaux.

Cette nouvelle paix ne devait pas durer plus que la première; ce n'était pour les partis qu'un moyen de reprendre haleine, de se compter et souvent de changer de rôles. On allait entrer dans le troisième acte de ce drame de la Fronde où des princes, des princesses, des membres éminents du clergé, comme le cardinal de Retz, des assemblées de magistrats, avaient lancé de nouveau le

pays dans une agitation qui déjà en conduisait beaucoup plus loin qu'ils n'avaient voulu. Pendant les entr'actes, les théories les plus audacieuses contre ce qu'on était convenu d'appeler le droit royal étaient émises par des publicistes français, attentifs aux tragiques événements qui se passaient en Angleterre et déjà assez disposés à en donner le pendant à la France. A côté des gazettes qui se multipliaient durant les troubles, paraissaient alors des pamphlets et des opuscules; l'un d'eux se répandait particulièrement à Bordeaux et dans la Guienne, sous ce titre : « *De la puissance qu'ont les roys sur les peuples et du pouvoir qu'ont les peuples sur les roys.* » Après avoir enveloppé le préambule de ses doctrines de formes et de citations bibliques, l'auteur poursuivait ainsi, mêlant sa prose de sortes de maximes rimées qu'il désirait graver dans la mémoire de ses lecteurs:

« Pour rendre à un chacun ce qui luy appartient,
« L'on a esleu un roy comme très nécessaire :
« Cela tant seulement un bon prince entretient,
« Sans quoy l'homme n'en a aucunement affaire.

« Or est-il que puisque les peuples ne se chosissent un roy, « comme une tierce personne, qu'afin d'empescher leur zizanie, « ainsi qu'il est porté au texte de l'escriture sainte dont nous « avons fait mention, il s'ensuit qu'ils la doivent forclore, sui- « vant les loix divines et humaines, quand, au lieu de les main- « tenir en repos, luy-mesme leur glisse la perturbation publique; « parceque jamais le peuple n'a entendu se soumettre à la force « du prince qu'à condition que ce seroit en luy administrant la « justice, et non pas à la charge de l'égorger, n'y à dessein qu'il « luy ravisse son héritage..... Vous comprenez mal l'escriture, « hypocrites de la cour, quand vous la corrompez en l'interpré- « tant en faveur des tyrans..... Suivant ce discours, préten- « dons-nous d'abolyr un roy? Tant s'en faut, nous l'establissons, « parceque nous luy marquons le juste pouvoir qu'il a sur les « gens, et celuy qu'ont les gens en son endroit. S'il outrepasse « les bornes que l'équité, les peuples et l'éternel luy ont pres- « crites, alors nous entendons qu'on ne l'endure pas, ou pour « mieux dire, Dieu l'enjoint. Un roy est utile pour administrer « la justice, afin de tenir par ce moyen l'ordre parmy les hu-

« mains, quoyque ce ne soit pas une absolue nécessité, quand « ils veulent s'accorder ensemblement; d'autant que là où est « l'accord, on n'a besoin que de l'esprit divin, pour l'entretenir « par un prince; mais si luy-mesme, au lieu de faire son office, « le trouble par des indeües vexations, il est bien plus juste qu'il « périsse comme Saül, que tous les peuples qu'il domine, par- « cequ'un prince sans peuple et sans sagesse ne seroit pas roy, et « que tous les hommes, s'ils sont justes, seroient, quand ils « n'auroient point de chef, de très illustres potentats :

« Cela parle de soy, sans qu'on aye besoin
« D'aucune authorité pour appuyer ce dire;
« Que chacun seulement, avec un peu de soin,
« Se donne de la peine pour s'en vouloir instruire.

« Un prince doit vivre de son domaine, supposé qu'il en ait, et les « officiers sur lesquels il se décharge pour administrer la justice, « d'un loyer convenable à leur mérite et proportionné à la rai- « son, tant pour ne les obliger pas de vendre leurs arrêts aux « parties, en exigeant des rapports, que pour empescher les « murmures des sages, lesquels seroient scandalisez si on leur « ordonnoit un excessif payement..... On ne doit contraindre « personne à de plus grandes charges que celles qu'il emporte « du berceau, sçavoir : de supporter son âme en patience, « puisque le corps mesme luy est importun. Si néantmoins il est « expédient pour quelque nécessité, comme pour les guerres et « autres choses notables, les peuples sont obligez non seulement « de souffrir qu'on les cottise, mais encore de s'imposer eux- « mesmes; ce qui est de justice pour la conservation de l'Estat, « quand ce n'est pas une guerre à plaisir..... Voulez-vous ne « craindre pas la puissance, dit saint Paul aux peuples, et moy « avec luy? Faites bien, car les principautez sont ordonnées de « Dieu afin de corriger les meschants. Mais voulez-vous n'ap- « préhender pas les peuples, dis-je aux princes, et l'apostre « avec moy? Faites bien aussi, car le seigneur les a establis « afin de renverser les tyrans monarques qui injustement les « oppriment.

« Ceux qui vous ont faits hauts, ô princes des humain ,
« Si vous ne suivez pas le train de la sagesse

« Ont droit de vous plonger, quoyque leurs souverains,
« Dedans vostre nouvelle et ancienne bassesse. »

Un autre opuscule dans le même genre ne se bornait pas à poser de semblables principes en face de la royauté française; il avait pour titre : « *Raisonnements moraux et politiques dediez à tous les princes de l'Europe.* » Tout cela, on l'avouera, avait une autre portée que les *pasquinades* et les *mazarinades* dans lesquelles on a par trop cherché le caractère politique de l'époque de la Fronde. On ne réfléchit pas assez qu'il n'y eut guère que deux générations entre cette époque et celle de 1789. Tout était déjà symptôme de révolution fondamentale sous la Fronde. Ainsi, du côté même de l'autorité royale qui la combattait, on avait pris pour principaux généraux contre la révolte des princes, deux hommes sortis des classes bourgeoises et marchandes : La Meilleraie, fils d'un apothicaire de Parthenay, étranger à l'ancienne famille des de Mouy de La Meilleraie, et dont le vrai nom était Laporte; et Fabert, fils d'un imprimeur lorrain, qui bientôt aussi serait pourvu de ce bâton de maréchal de France dont la plus vieille noblesse de race avait naguère encore l'héritage exclusif, elle qui, quelques générations auparavant, déniait même au roturier, au vilain, le droit de porter une arme.

Bordeaux ne jouissait, depuis la paix replâtrée, que d'un repos apparent; depuis qu'on ne s'y battait plus, on y complotait. Le Tiers-État n'y avait pas désarmé; il témoignait, par son agitation, de son besoin de compter pour quelque chose et de faire compter avec lui. Le duc d'Épernon n'était pas remplacé et des gens à sa livrée parcouraient encore la ville; il fallut, pour prévenir de nouveaux troubles populaires, dès le mois de décembre 1650, que, sur les conclusions du procureur général, le parlement rendît un arrêt faisant défense de reconnaître le duc pour gouverneur de la province, de recevoir ses gardes et à ceux-ci de porter sa livrée. Les princes de Condé et de Conti et le duc de Longueville étant sortis de leur prison du Hâvre-de-Grâce, au mois de février 1651, et, à la même époque, Mazarin s'étant laissé bannir du royaume pour donner, comme il le disait à la reine-mère, le temps à la fougue française de se calmer, une joie folle s'empara des Bordelais qui brûlèrent des mannequins re-

présentant le cardinal et adressèrent des lettres de félicitations à Condé. Au mois de juin suivant, ce prince fut nommé de nouveau gouverneur de Guienne. Mais ces concessions forcées n'étaient qu'un tempérament de la part d'Anne d'Autriche qui appelait de tous ses vœux le retour de Mazarin et considérait toujours les princes mécontents comme des factieux.

La majorité du roi approchait. Condé, qui ne s'était pas encore rendu dans son gouvernement, eut avis qu'on avait dessein de profiter de la cérémonie du sacre pour arrêter sa propre personne. Aussitôt il se retira, à peu de distance de Paris, dans sa terre de Saint-Maur, d'où il écrivit à tous les parlements pour leur dénoncer le projet qu'avait la reine-mère de faire bientôt rentrer Mazarin, dans le courant de septembre 1651, qui était le mois même où Louis XIV atteignait sa treizième année et sa majorité. Le prince arriva à Bordeaux et annonça au parlement qu'il venait chercher dans cette ville un refuge contre les mauvais desseins de la cour. Le parlement de Bordeaux dépêcha ses remontrances, selon l'esprit et les vœux du prince, à toutes les cours de justice du royaume. Le Tiers-État et le populaire, heureux d'avoir un prince du sang au milieu d'eux, celui-là pour se mieux faire valoir et faire plus haut retentir ses griefs, celui-ci pour excuser et contenter cette passion d'agitation qui est le propre de la souffrance et de la fièvre continues, témoignèrent pour Condé un enthousiasme extrême; le caractère belliqueux, la physionomie héroïque, les grandes actions militaires de ce jeune et illustre capitaine étaient bien propres d'ailleurs à entraîner des imaginations françaises, surtout des imaginations méridionales.

Toutefois il n'était pas, dans cette partie même de la France, sans rencontrer de violents adversaires qui s'exprimaient sur son compte de manière à déconsidérer, dans sa personne, les princes en général; tout ce qu'on a pu dire ou écrire depuis sur Philippe-Égalité d'Orléans, n'approche pas, pour le hideux, des actes faux sans doute qu'on a reprochés au grand Condé, de ce qui fut dit et écrit, au temps de la Fronde, sur le compte de ce prince du sang insurgé. Un pamphlet parut, qui partait d'une main, en apparence du moins, dévote et royaliste, sous ce titre: *les impiétés sanglantes du prince de Condé, Louis de Bourbon II.* Une plume honnête se

refuse à reproduire le cynique détail des infamies, des lubriques sacriléges dont on y accuse le prince. Qu'il suffise de dire que les mariages forcés de Carrier dans la Loire, à Nantes, auraient été devancés par des horreurs plus grandes encore dont le vainqueur de Rocroi, celui qui pleurait, dit-on, aux vers du grand Corneille, celui dont Bossuet en cheveux blancs illustra la tombe de la plus belle de ses oraisons funèbres, se serait rendu coupable (3). Tout en repoussant, comme un tissu d'impostures grossières, ce monstrueux libelle, il faut reconnaître pourtant que le prince de Condé donnait plus d'un prétexte à la calomnie; et que même il était aisé d'atteindre par d'âpres vérités celui qui, après avoir tiré sa plus belle gloire de la défaite des Espagnols à Rocroi, s'alliait maintenant effrontément à ceux-ci et poussait le crime de lèse-nation jusqu'à les introduire dans la France, jusqu'à leur consigner, comme garantie de son pacte odieux, la place de Bourg sur Dordogne et Garonne, qui était de son gouvernement.

Mazarin était sur le point de revenir de son exil, plus puissant qu'auparavant, malgré la majorité du jeune roi, quand le prince de Condé, se dérobant à la foule qui ne lui aurait peut-être pas permis de s'éloigner, quitta secrètement la Guienne, avec le duc de La Rochefoucauld, le prince de Marsillac et d'autres personnages, pour se rendre à l'armée de la Fronde, à Paris. Il laissait à Bordeaux, pour y entretenir l'ardeur de ses partisans, la princesse sa femme, assistée du conseiller Lenet, auteur de Mémoires sur les guerres civiles de ce temps, la duchesse de Longueville, le prince de Conti et le comte de Marsin ou Marchin, officier de fortune du pays de Liége, qui abandonnait la Catalogne dont on lui avait confié la défense au nom de la France, pour venir prendre la garde de la capitale de la Guienne au nom de Condé.

Mais, cette fois, les princes, princesses et grands seigneurs, le parlement même furent relégués au second plan dans Bordeaux par le peuple. Une assemblée existait déjà sous le nom de l'Ormée, qu'elle avait pris d'une terrasse plantée d'ormeaux où elle se réunissait ordinairement. Les statuts de cette assemblée, qu'il fallait signer pour être admis, sont encore un des caractères de l'époque de la Fronde, dans lesquels on voit apparaître les idées les plus novatrices. Les membres de l'association de l'Ormée s'en-

gageaient à exposer leurs vies et leurs biens pour soutenir qu'ils avaient le droit préexistant de donner leurs voix dans les assemblées générales de la maison commune, et de faire rendre compte à ceux qui maniaient les deniers publics; ils s'engagaient à se protéger réciproquement, à faire vider leurs différends par des arbitres élus dans leur propre sein et à se soumettre sans appel aux décisions de ceux-ci; ils s'engagaient à prêter de l'argent sans aucun intérêt à ceux d'entre eux qui seraient dans le besoin, à secourir et défendre les veuves et les enfants des membres de l'association; désireux d'étendre au monde entier cette association fraternelle, ils stipulaient, dans un article particulier, l'admission de tous les étrangers qui feraient acte d'adhésion à leurs statuts. L'association de l'Ormée, qui avait pris la place du triumvirat de la princesse de Condé et des ducs de Bouillon et de La Rochefoucauld, se composait de cinq cents membres; elle établit une juridiction appelée la Chambre de l'Ormière, qui prononçait sur les affaires les plus importantes, et dont les sentences étaient sans appel. Quoique les Ormistes, dans le caractère aussi profondément républicain que possible de leur association, ne reconnussent point de chef, ils témoignaient néanmoins plus de déférence à ceux qui se signalaient par la nouveauté de leurs conceptions et la hardiesse de leurs projets : car là où il y a raisonnement l'intelligence finit par s'imposer, dépasse de la tête tout ce qui l'environne et constitue bientôt une sorte d'aristocratie nouvelle; malheureusement, à côté de cette aristocratie de l'âme qui se fait aisément accepter, il s'en forme une autre, dans les temps de troubles civils, qui ne prend naissance que dans la force physique, dans la brutalité du fait. C'est à celle-ci qu'appartint, dans l'association de l'Ormée, un ancien boucher nommé Dureteste, qui s'était fait naguère solliciteur de procès, et qui maintenant commandait dans Bordeaux avec une autorité dictatoriale. Le prince de Conti lui-même qui, moins d'un siècle et demi plus tard, se serait peut-être laissé entraîner à des excès égaux à ceux de Philippe-Égalité d'Orléans, était obligé de se soumettre aux ordres de Dureteste. « Allons, Monsieur, lui disait souvent celui-ci, il faut monter à cheval. » Et le prince montait aussitôt en selle, accompagnant l'ancien boucher dans les rues de la ville, comme eût fait un aide-de-camp. Les membres du parlement

n'étaient pas menés moins lestement par Dureteste. Quand l'un d'eux lui paraissait suspect, il lui écrivait : « Monsieur, ayant appris que vous êtes malade, je vous porte une ordonnance pour aller prendre l'air : si dans tout le jour de demain vous n'êtes pas sorti de la ville, vous serez poignardé et jeté dans la rivière. » Un conseiller nommé Denis l'apercevant un jour qui venait de son côté, lui dit, en l'abordant, pour l'amadouer : « Hé bien! monsieur Dureteste, qu'avez-vous de bon à me dire? — Que vous ne valez rien, monsieur Denis, » lui jeta pour toute réponse, en passant, l'intraitable Ormiste, prenant en toute occasion sa revanche de toutes les humiliations dont les gens de race et de robe avaient abreuvé les classes inférieures. Jusqu'à quand l'histoire des révolutions humaines sera-t-elle une éternelle revanche, c'est-à-dire une éternelle vengeance? Un autre Ormiste, nommé Villars, acquit aussi une grande puissance et eut une compagnie de quatre-vingts gardes. Les Ormistes battaient en brèche la royauté par les princes et le parlement, et les princes et le parlement par le peuple.

Une déclaration royale avait interdit le parlement de Bordeaux, les diverses compagnies de ville et tous les présidiaux du ressort. Au moment où le procureur général portait cette déclaration au palais, elle lui fut enlevée par un rassemblement d'Ormistes ; de sorte que pour que le parlement ne pût arguer d'ignorance, la cour fut obligée de faire publier l'interdiction à Blaye. Placé sous la double pression des princes mécontents et de l'Ormée, le parlement dénia toute valeur à l'interdiction, comme ayant été extorquée au roi ; il déclara le cardinal Mazarin et ses adhérents criminels de lèse-majesté et perturbateurs du repos public ; mais quand, se flattant d'avoir ainsi donné une ample satisfaction aux exigences du parti dominant dans la ville, et de s'être en même temps sauvegardé lui-même contre la cour et contre les Ormistes, il voulut interdire les assemblées que tenaient ceux-ci comme inutiles au salut commun, alors il rencontra une résistance terrible, devant laquelle il fut même obligé de s'effacer, de s'annuler quelque temps. Ne se croyant plus libre, il prit la résolution de ne plus se réunir, tant que l'Ormée continuerait à s'assembler. Le cours de la justice fut suspendu. Deux des présidents au parlement, le procureur général Jean de Pontac et nombre de con-

seillers, parmi lesquels un Secondat de Montesquieu, furent réduits à s'exiler de Bordeaux, où leur vie n'était plus en sûreté. La princesse de Condé, la duchesse de Longueville et surtout le prince de Conti, par un rôle au moins équivoque, quelquefois d'une bassesse extrême, poussaient à la déconsidération de l'autorité judiciaire, comme ils avaient poussé à la déconsidération de l'autorité royale. Dans une réunion chez la duchesse de Longueville, le président de Pichon fut publiquement bafoué, insulté; on alla jusqu'à le menacer, devant la duchesse, de lui faire un mauvais parti. Le prince de Conti qui, esclave de l'Ormée, ne voulait cependant pas qu'on le crût tel, se posait en intermédiaire du parlement et du peuple; et, qu'elles vinssent de lui ou des Ormistes, il apportait sans cesse aux magistrats des promesses de respect pour eux et d'attachement au repos public, que personne, plus que lui, ne contribuait à troubler. Le parlement savait à quoi s'en tenir sur ces promesses trompeuses; toutefois le président de Gourgues voulant mettre le prince au pied du mur, le remercia de ses prétendus bons offices pour le passé, mais en même temps le pria de ne plus intervenir et de ne plus même recevoir les députés de l'Ormée; ce qu'il n'eut garde de faire. Un prêtre ormiste, nommé Gui, étant allé défier le président Daffis de faire mettre à exécution les arrêts du parlement et ayant accompagné ce défi de menaces violentes, le prince de Conti qui avait des rapports avec cet ecclésiastique, fut mis en demeure de s'expliquer, et déclara enfin qu'il était impuissant à mettre un frein au déchaînement populaire. En effet, l'impuissance des princes mécontents était maintenant notoire, et, après avoir voulu faire du peuple leur instrument, ils étaient si bien devenus eux-mêmes les instruments du peuple, que, dans les premiers jours de septembre, sans qu'on prît la peine de consulter Conti, ni Marsin, des gens armés furent introduits dans la ville pour en démolir les châteaux-forts, conformément à une délibération des Ormistes. Ceux-ci ne voulaient laisser subsister auprès d'eux aucun souvenir de servage; mais ils ne réfléchissaient pas que ces fortifications étaient aujourd'hui leurs principaux moyens de défense contre la nouvelle armée royale envoyée en Guienne sous le commandement du comte d'Harcourt. Le prince de Conti eut toutes les peines du monde à dissuader les bourgeois

et le populaire de leur dessein, et, pour y réussir, leur fit toutes les concessions qu'ils désirèrent.

Cependant le reste de la Guienne et les contrées voisines servaient de théâtre à des événements militaires. D'un côté étaient les partisans de Condé, ayant à leur tête Marsin, les deux Lusignan père et fils et un officier originaire de Bohème, nommé Balthazar, qui, venu avec deux mille Irlandais soudoyés par l'Espagne, se fit une certaine réputation dans cette guerre; de l'autre les troupes royales commandées en chef par d'Harcourt, ayant sous ses ordres les généraux de Sauvebœuf, l'Illebonne et Marin. Le comte d'Harcourt fut appelé dans ce temps sur un théâtre plus digne de son nom et de ses talents; l'armée à laquelle il inspirait à la fois le courage et la générosité, parut démoralisée par son départ, et Marsin crut que désormais rien ne serait capable de lui résister. Il marcha du côté de Bourg, avec dessein d'assiéger Blaye où commandait toujours le duc de Saint-Simon; mais il ne put à cet égard tomber d'accord avec le baron de Vatteville et les Espagnols qui occupaient Bourg et qui lui refusèrent les secours nécessaires à son expédition, parce qu'il voulait prendre Blaye pour le prince de Condé et que Vatteville entendait que ce fût pour le roi d'Espagne. Marsin et Balthazar durent se borner à s'emparer de Castelnau, de Castel-Jaloux et de quelques autres petites places.

Sur les entrefaites, une amnistie générale fut offerte aux Frondeurs, à la condition que les princes désarmeraient trois jours après sa publication, qu'ils enverraient leur renonciation à tous les traités qu'ils pourraient avoir faits sans l'aveu du roi, qu'ils feraient sortir les Espagnols de Bourg, de Stenai et des autres places consignées entre leurs mains, et enfin qu'ils feraient abandonner par leurs vaisseaux les côtes de France. Le parlement de Bordeaux qui, entre deux soumissions, l'une à la cour, l'autre aux Ormistes, paraissait maintenant préférer la première, était d'avis d'accepter l'amnistie royale; mais la princesse de Condé, la duchesse de Longueville, le prince de Conti et Marsin, s'appuyant alors ouvertement sur les Ormistes, furent d'un avis contraire; et l'Ormée signifia au parlement qu'il n'eût point à enregistrer la déclaration d'amnistie, avant d'en avoir conféré avec le prince de Condé. D'autre part, le parlement de Bordeaux qui se faisait

un devoir d'imiter en tout la conduite du parlement de Paris, rendit, à l'exemple de celui-ci, un arrêt déclarant la personne du roi détenue par Mazarin, qui était de retour en France, et investissant le duc d'Orléans de la lieutenance générale du royaume et le prince de Condé du commandement des armées.

Quand le prince de Condé eut perdu, le 2 juillet 1652, la bataille du faubourg Saint-Antoine, à Paris, contre Turenne, et fut allé par suite chercher un refuge en Espagne, Bordeaux ne se soumit pas avec la capitale du royaume. Une déclaration royale, en date du 8 octobre 1652, transféra le parlement à Agen où celui-ci tint ses premières séances au mois de mars 1653. Les Ormistes virent avec satisfaction son départ qui les laissait complétement maîtres de Bordeaux; il n'en fut pas de même du prince de Conti, qui ne pouvait plus abriter sa révolte derrière les arrêts de la justice et qui se trouvait ainsi à découvert dans toute la nudité de son alliance avec les dernières classes du peuple; car déjà la bourgeoisie elle-même l'avait abandonné.

Mazarin avait donné des ordres et pris des mesures pour la soumission de Bordeaux et de la Guienne, tant par les armes du soldat qui étaient pour lui un moyen extrême, que par celles de l'intrigue qui lui convenaient mieux. Tandis que le jeune duc de Candale, en qui devait bientôt finir la maison d'Épernon, était nommé gouverneur de Guienne à la place de Condé et mis à la tête de l'armée royale, des trames étaient habilement ourdies, par les soins du cardinal, dans Bordeaux même, pour y jeter la défiance, la division et le désir de retourner à une vie paisible. Le duc de Saint-Simon, gouverneur de Blaye, seconda avec succès Mazarin dans ce double plan. Le marquis de Lusignan le père, quoique zélé frondeur, parut s'y prêter volontiers, en raison de sa rivalité avec Marsin; mais ses menées furent découvertes et il fut obligé de sortir de Bordeaux. Jacques Filhot, trésorier de France à Montauban, devait être un instrument plus heureux des projets de Mazarin et de Saint-Simon sur cette ville; néanmoins ce ne fut pas sans bien des épreuves et des souffrances. Le duc de Candale ayant paru, avec son armée, près de Bordeaux, Jacques Filhot, que l'on soupçonnait d'intelligence avec lui, fut violemment arraché de sa maison; on le traîna devant un conseil de guerre composé de quarante Ormistes, sous la pré-

sidence du prince de Conti ; on le mit à la question pour lui arracher son secret; mais il resta inébranlable au milieu des tortures et ne dut ensuite la vie qu'à la crainte qu'inspirait le voisinage de l'armée royale.

Bordeaux n'était pas menacé que par terre. César, duc de Vendôme, fils légitimé de Henri IV, avait été revêtu, en 1650, de la dignité de grand-maître et surintendant de la navigation et du commerce, de laquelle la reine-mère s'était démise en sa faveur pour le gagner à sa cause, ainsi que son fils, le duc de Beaufort, autre héros de la Fronde, à qui l'on accorda même la survivance en la charge. Le nouveau grand-maître reçut ordre de seconder les opérations du duc de Candale, avec une flotte que l'on eut des peines inouïes à réunir au nombre de huit navires d'assez fort tonnage, de trois galères, de huit petites frégates et de plusieurs brigantins et chaloupes.

Dans cette détresse de la marine de l'État, Duquesne avait armé à ses frais une petite escadre pour venir se joindre au duc de Vendôme et combattre les Espagnols, auxquels il avait voué une haine implacable. Chemin faisant, il rencontra une escadre anglaise dont le chef lui fit dire de baisser pavillon. « Le pavillon français ne sera jamais déshonoré tant que je l'aurai à ma garde, répondit Duquesne; le canon en décidera, et la fierté anglaise pourra bien céder aujourd'hui à la valeur française. » Ce qu'il espérait arriva : les Anglais, quoique supérieurs en nombre, furent mis en fuite après un combat meurtrier. Duquesne, quoique assez grièvement blessé encore dans cette affaire, se fit radouber, et, vers le mois de février 1653, opéra sa jonction, dans la Gironde, avec le duc de Vendôme, malgré une flotte espagnole qui croisait à l'embouchure du fleuve, sous les ordres du marquis de Santa-Cruz.

Les affaires des princes frondeurs prenaient de tous côtés une mauvaise tournure. Condé avait en vain cherché à soulever les restes de l'ancien parti huguenot dans La Rochelle; loin de le seconder, les habitants de cette ville s'étaient barricadés contre ses partisans, les avaient combattus et avaient aidé naguère le comte d'Harcourt à précipiter de leurs murailles les soldats mercenaires qui s'y trouvaient et que le comte du Doignon, leur chef, avait rangés du côté des princes insurgés. Plus tard, vers la fin de 1652,

du Doignon, après avoir reçu des sommes d'argent considérables des Espagnols, s'était insensiblement éloigné de la cause de ceux-ci et de celle des princes, et avait échangé Brouage, les îles d'Oléron et de Ré, tous ses gouvernements d'Aunis en un mot, contre le bâton de maréchal de France. Le foyer de la Fronde se resserrait de plus en plus et ne pouvait manquer d'être prochainement étouffé.

Tandis que le duc de Candale prenait Bergerac, Bazas, la Réole, Langon, Cadillac et s'avançait jusqu'à Bègle, le grand-maître de la navigation faisait construire un fort dans l'île de Cazau pour arrêter tous les navires qui sortiraient du Bec. Dans cette situation, Mazarin engagea le roi à offrir de nouveau l'amnistie; les Ormistes qui comptaient non-seulement sur l'appui de l'Espagne, mais encore sur celui du Protecteur d'Angleterre Cromwel auprès duquel ils avaient envoyé une députation, la firent repousser une seconde fois. Néanmoins, les plus notables de la bourgeoisie, s'étant assemblés à la Bourse, la démarche de l'Ormée reçut d'eux une désapprobation complète et les députés qui étaient allés en Angleterre furent bannis de la ville. L'archevêque de Bordeaux, Henri de Béthune, crut que le moment était venu d'interposer l'autorité de son ministère pour faire rentrer les habitants de Bordeaux sous l'obéissance royale, et lança les foudres de l'Église contre tous ceux qui, à l'avenir, porteraient les armes contre le roi; mais l'Ormée avait encore conservé plus de puissance qu'il n'avait cru ; il fut chassé à son tour de la ville et tous ceux d'entre les prêtres qui avaient prêché la soumission furent maltraités dans leurs personnes et dans leurs biens.

Quoique les agents secrets de Mazarin eussent détaché déjà beaucoup d'Ormistes de la cause de ce parti, il semblait donc qu'il n'y eut plus d'autre ressource que le siége même de Bordeaux pour faire rentrer les habitants de cette ville dans l'obéissance. La campagne militaire fut reprise avec une nouvelle activité. Après avoir pris encore le château de Poujol et les villes d'Aiguillon et de Marmande, au-dessus de Bordeaux, le duc de Candale, de concert avec le duc de Vendôme, résolut d'enlever, au-dessous de la capitale de la Guienne, la place de Bourg aux Espagnols. La tranchée fut ouverte le 29 juin 1653, et, pressé par terre et par eau, le gouverneur étranger, don Ozorio, capitule

dès le 4 ou 5 juillet. Les vaisseaux de Vendôme remontèrent ensuite la Dordogne jusque sous Libourne, accompagnés le long de la rive des troupes de terre; le siége de cette place commença le 9 juillet et fut terminé le 17 du même mois par une capitulation. Après ces opérations, Bordeaux se trouvant bloqué de tous côtés, Vendôme revint mouiller devant Lermon, le duc de Candale reprit son poste à Bègle et Marin occupa le Médoc. La disette commença à se faire sentir dans la ville. « *Les bons bourgeois*, dit dom Devienne, dont le style et les opinions se modifient selon la tournure que prennent les événements (4), crurent que ce moyen était le bon pour forcer les Ormistes à céder, et cachèrent leur blé. » La bourgeoisie en effet, travaillée par les agents de Mazarin, en avait assez maintenant du mouvement dans lequel elle avait été la première à entrer, et qu'elle se réservait, sans se l'avouer, de reprendre quand le débordement d'en bas et les inconvénients de la guerre civile seraient un peu oubliés. En vain Conti, Marsin et le conseiller Lenet voulurent s'opposer aux intentions devenues si pacifiques des *bons bourgeois;* ceux-ci criaient maintenant à tue-tête : « Vive le roi ! plus d'Ormée ! » Ils prirent en majorité la couleur blanche, par opposition à celle des princes qui était isabelle et à celle de l'Ormée qui était bleue. A cette nouvelle, le duc de Candale, avisé d'autre part que trente voiles d'Espagne venaient de se montrer devant Blaye, fit tout au monde pour ne plus ranimer la guerre et pour achever de vaincre par des moyens pacifiques. Il convertit de lui-même une trêve de trois jours accordée aux Bordelais en une trêve illimitée ; il fit répandre de l'argent dans la ville pour qu'on y criât : vive le roi. Le populaire, trouvant dans cet argent une nouvelle occasion d'oublier un moment sa souffrance, cria Vive le roi, comme il avait crié depuis peu successivement : Vivent les princes, vive le parlement, vive l'Ormée. Intimidé et ne se sentant plus soutenu même par les classes inférieures dont il s'était montré le courtisan peu digne, le prince de Conti se rendit à la Bourse et y déclara qu'il renonçait à toutes sortes de traités avec les Espagnols. Un traité de paix fut enfin conclu le 30 juillet 1653, lequel accorda amnistie et conservation de leurs priviléges aux habitants, remit à la générosité du roi ce qui concernait la personne du prince de Condé, assura des passeports à la princesse et au duc d'Enghien, son fils, laissa au prince

de Conti et à la duchesse de Longueville la faculté de se faire comprendre dans l'amnistie, à Marsin celle de se retirer à Liége, sa patrie, au marquis de Lusignan et à d'autres seigneurs qui refusaient l'amnistie, le droit de prendre leur retraite où bon leur semblerait. Le conseiller Guionet, comme particulièrement attaché au prince de Condé, fut obligé de quitter la ville. Cinq personnes, appartenant à l'Ormée, furent exceptées de l'amnistie; c'étaient Dureteste, Villars, Trancars, Blaru et Desert. Conti obtint la grâce du second; les trois derniers se sauvèrent en Angleterre; quant à Dureteste, condamné à périr par la main du bourreau, il se vit abandonné dans ses derniers instants par tous ceux qui naguère encore étaient ses adulateurs; le populaire lui-même, si prompt à délaisser, quand il ne les insulte pas, ceux qu'il a le plus recherchés, le vit conduire au supplice avec indifférence et dureté; la tête de cet homme qui avait exercé pendant deux années une véritable dictature dans Bordeaux, au nom de principes qui plus tard auraient été baptisés du nom de communistes, fut fichée au bout d'une pique et exposée au haut d'une tour située à l'extrémité de la promenade de l'Ormée. « Tel est, remarque dom Devienne, le sort de ceux qui combattent l'autorité; tant qu'ils servent les passions des autres, on les recherche, on les regarde comme des divinités tutélaires: ces passions viennent-elles à changer d'objet, l'enthousiasme cesse; ils restent dans la classe des hommes ordinaires; quelquefois même ils ne paraissent plus que des hommes méprisables, et c'est toujours avec la plus froide indifférence qu'on les voit tomber dans l'abîme. » La réflexion philosophique de l'historien de Bordeaux n'est juste qu'autant qu'elle s'appliquait seulement à des hommes des classes moyennes ou inférieures : car on ne voit pas que les Condé, les Conti, les La Rochefoucauld, les Bouillon et tant d'autres hauts personnages qui avaient été les premiers à s'armer contre l'autorité, aient eu le sort de Dureteste, quoiqu'ils eussent, eux, réellement commis ce crime horrible entre tous d'avoir introduit l'étranger dans les flancs de la nation. Quoi qu'il en soit, c'était ainsi qu'on avait vu, au milieu du dix-septième siècle, entre ces deux digues puissantes qui, l'une s'appelait Richelieu et l'autre Louis XIV, le flot du Tiers-État, soulevant après lui et plus profondément qu'il ne voulait le flot

populaire, concourir à saper la puissance royale par les princes, comme il avait jadis puissamment concouru à saper la puissance féodale par les rois. Un moment le mouvement révolutionnaire, qui dès longtemps s'indiquait dans la nation, pourrait encore être arrêté par Louis XIV, comme il l'avait été naguère par Richelieu, comme il le fut dans la suite par Napoléon ; mais, pendant ce temps, son flot ne ferait que s'amasser et monter, et, la digue une fois dépassée, il n'en inonderait la terre qu'avec plus d'impétuosité. Du reste, des levains de sédition ne cessèrent pas, même à l'apogée de la grandeur de Louis XIV, de se montrer dans Bordeaux ; car, après que les habitants eurent été obligés de rétablir en quelque sorte contre leurs propres libertés le Château-Trompette et le fort du Hâ dans l'état où ils étaient avant les troubles civils, et que le parlement entièrement soumis eut obtenu, en 1654, de venir se rétablir dans la capitale de la Guienne, on devait voir le peuple de cette ville se soulever néanmoins encore en 1675, à l'éternelle occasion des impôts, et courir sus aux gabeleurs, nom sous lequel il désignait les commis et tous les préposés à la perception des taxes.

Duquesne ne fut pas immédiatement remboursé des dépenses qu'il avait faites, en armant l'escadre qui avait été d'un si grand secours au duc de Vendôme; mais, en attendant, on lui donna, comme récompense, le château de l'île d'Indret-sur-Loire, au-dessous de Nantes, qui était du domaine de la couronne.

Pendant l'exil de Mazarin, le comte d'Alais, qui avait perdu le gouvernement de Provence, s'était rangé au parti des princes mécontents contre la cour et le cardinal, et Toulon avait suivi sa fortune. Deux factions divisaient en outre la Provence : celle des *Canivets* et celle des *Sabreurs ;* Toulon devint le refuge des derniers, sur lesquels s'appuyait le comte d'Alais. Celui-ci fut arrêté en Poitou, au moment où il faisait route pour se mettre à la tête de ses partisans, tandis que le duc de Mercœur se disposait à mettre le siége devant Toulon, après s'être emparé du fort de Saint-Tropez. A la nouvelle de l'arrestation du comte et de la prise de ce fort, les *Sabreurs*, retirés à Toulon, proposèrent d'entrer en arrangement avec le duc de Mercœur, qui déjà était établi à Ollioules. Une convention fut en conséquence signée, le 12 septembre 1651, laquelle reconnaissait le duc de Mercœur, neveu

par alliance de Mazarin, en qualité de gouverneur intérimaire de Provence, réglait la sortie des troupes de la place, arrêtait que la ville lèverait, pour sa propre garde, huit compagnies de quarante hommes chacune, sous les ordres d'officiers nommés par le conseil municipal, avec l'agrément du gouverneur, et que l'entretien de cette troupe se ferait aux dépens du pays; la même convention portait que Toulon serait maintenu dans ses priviléges municipaux. Une paix définitive fut négociée et conclue entre le parti des Canivets et celui des Sabreurs. Une amnistie générale la couronna en 1653. Néanmoins, la Provence ne fut pas encore entièrement pacifiée; car, en 1658, une nouvelle insurrection y devait éclater, particulièrement dans Marseille, comme on le verra bientôt.

La guerre civile avait été constamment accompagnée de la guerre étrangère, ce qui rendait plus condamnable encore la conduite des princes et des grands seigneurs révoltés. Tous les hommes de mer, moins un moment l'ex-vice-amiral du Doignon, si tant est même qu'il puisse être rangé au nombre des marins, étaient restés fidèles à la cause nationale contre les ennemis venant du dehors. Le chevalier Paul, parti de Toulon, le 5 avril 1650, sur le vaisseau-amiral de France *la Reine*, de 52 canons, et ayant sous ses ordres *la Duchesse*, capitaine Des Ardens, convoyait quelques petits bâtiments chargés de vivres et de munitions, quand il découvrit, le 13 du même mois, entre le cap Corse et l'île Capraja, cinq vaisseaux de guerre ennemis qui croisaient pour arrêter les secours que la France envoyait à Porto-Longone. Le chevalier Paul déclara à son équipage, qu'il ne reculerait pas, quelle que fût la supériorité des ennemis, et que jamais, lui commandant, on ne verrait prendre la fuite à un vaisseau-amiral de France. Les Hispano-Napolitains voulurent ajouter la ruse au nombre. Dans l'espérance de troubler le chevalier Paul, ils détachèrent de son côté le plus petit de leurs vaisseaux, comme si c'eût été un brûlot : mais l'expérience du chevalier lui ayant fait connaître leur stratagème, il alla aussitôt, tant que le vent put le lui permettre, sur les ennemis pour les combattre. Arrivé à demi-portée du canon, il engagea immédiatement l'action. Si, de son côté, il reçut plus de cent cinquante boulets sur son seul bord, il en envoya plus de douze cents qui firent de si grands ravages, qu'après quatre heures de combat, les ennemis

se retirèrent tout désemparés. Pour lui, afin de ne pas laisser ceux-ci en doute sur la réalité de sa victoire, au lieu d'essayer à leur dérober sa route en éteignant les fanaux de son vaisseau, il en doubla les feux. Mais on n'eut garde de l'inquiéter de nouveau, et le lendemain il fit entrer triomphalement son convoi dans Porto-Longone. On assure qu'après cet exploit du chevalier Paul, les ennemis gardèrent une telle terreur de lui, qu'ils n'osèrent de longtemps reparaître sur cette mer. Dans tous les cas, son retour à Toulon ne fut nullement inquiété.

Tant d'actions héroïques élevèrent le chevalier Paul aux premiers grades de la marine : il eut des commissions de chef d'escadre, de lieutenant général et de vice-amiral. Le grand-maître de l'Ordre de Malte, Lascaris de Castelard, le fit *chevalier de justice*, l'an 1651, et *la Religion* lui envoya une croix estimée à plusieurs milliers d'écus.

Le chevalier Paul, ne voulant pas être en reste avec ceux qui l'honoraient ainsi, fit présent aux chevaliers de Malte d'un vaisseau armé, estimé à trois à quatre cent mille livres. Vers le même temps, il vint à Paris et se trouva à une célèbre cavalcade qu'on fit à l'occasion de la majorité du roi Louis XIV. En cette cérémonie, le chevalier Paul, au rapport de madame de Motteville, bien qu'il n'eût jamais encore, dit-on, monté un cheval, pour témoigner de son zèle au service du roi, voulut paraître sur un cheval fougueux, dont la housse était de velours semé de perles; lui-même il portait des vêtements brodés d'or et d'argent, sa croix de chevalier et un baudrier couvert de figures d'or en relief; il étonna toute la cour par la dextérité avec laquelle il s'acquitta de son nouveau métier de cavalier, et sa magnificence frappa tous les regards. Il était d'une taille assez élevée, sa physionomie avait quelque chose de sombre, à laquelle sa moustache et sa mouche, formant comme une espèce de croix de Malte, ajoutaient une certaine bizarrerie. Toutefois, son caractère, hors des combats, n'avait rien de cet extérieur menaçant. Le chevalier Paul était d'une douceur presque naïve; on ne le surprenait jamais en colère. Il n'avait qu'un filet de voix, et parlait très-peu. Il jouissait d'une telle réputation de bonté dans l'armée, que c'était à qui servirait sous ses ordres. Comme tous les esprits de quelque élévation, il n'avait aucune honte de son origine pauvre; tout au contraire il aimait à

la rappeler; et ses anciens amis, ses anciennes connaissances des plus mauvais jours étaient sûrs de n'en être point dédaignés. Un jour qu'il passait sur le port de Marseille avec une nombreuse et brillante escorte d'officiers et de gentilshommes, il aperçut un matelot qui, par crainte ou respect, se retirait à distance; aussitôt, s'approchant de lui : « Pourquoi me fuyez-vous, mon ami? Croyez-vous donc que la fortune m'ait fait oublier mes anciens amis? » Et lui tendant la main, et se tournant vers son escorte : « Messieurs, dit-il, voilà un de mes anciens camarades; nous avons été mousses tous deux sur le même navire; la fortune m'a été favorable et lui a été contraire; je ne l'en estime pas moins. Souffrez que je m'entretienne un moment avec lui. » Le vice-amiral fit placer le matelot à son côté, lui parla d'abord des aventures de leur jeunesse; puis, passant à des intérêts plus sérieux, il s'informa de sa position présente, lui demanda s'il avait des enfants, et, sur sa réponse affirmative, il l'engagea à aller l'attendre chez lui. De retour à sa demeure, le chevalier Paul donna des secours au pauvre matelot, et lui procura un emploi qui le fit subsister avec sa famille. Ce trait fit autant d'honneur au chevalier Paul que la plus belle de ses victoires.

Vers le temps où cet illustre marin faisait son expédition de Porto-Longone, le capitaine d'Almeras, commandant *le Dragon*, commençait à se signaler en enlevant aux Espagnols un bâtiment chargé de munitions et portant, outre des dépêches importantes, le trésorier et le contrôleur général de l'armée navale des ennemis.

Le roi d'Espagne, néanmoins, avait mis à profit la guerre civile de la France pour rentrer dans plusieurs conquêtes faites sur ses prédécesseurs ou sur lui. Dès l'an 1649, ses généraux avaient repris quelques-unes des positions qu'il avait perdues dans les Pays-Bas. Le 18 mai 1652, Gravelines avait été obligé de se rendre aux Espagnols, après soixante-neuf jours de siége. Cette même année, Dunkerque s'étant vu menacé d'un sort pareil, et le général, depuis maréchal d'Estrades, s'y trouvant bloqué par les ennemis, Cromwel avait fait proposer à celui-ci un projet de traité, par lequel il offrait à la reine-mère d'entretenir à son service une armée de terre et cinquante vaisseaux, si elle voulait abandonner à l'Angleterre cette place maritime que la France

semblait ne pouvoir plus conserver. On a prétendu qu'indigné de cette proposition, d'Estrades avait menacé de faire jeter à la mer l'envoyé du Protecteur ; mais la chose est d'autant moins probable que les auteurs qui hasardent, comme le P. d'Orléans dans sa prétendue *Histoire des Révolutions d'Angleterre*, cette allégation, disent qu'il n'en donna pas moins avis à la cour du projet de traité, et que Mazarin avait pressé, dans son exil même, la reine-mère d'y accéder, comme à un moyen sûr d'affermir son autorité contre les cabales. La proposition, nonobstant ce conseil, ayant été alors repoussée par Anne d'Autriche, Dunkerque s'était rendu aux Espagnols, le 16 septembre 1652. Furne et Bergues-Saint-Vinox n'avaient pas tenu longtemps après. Enfin, en Espagne, la Catalogne, qui naguère s'était donnée aux Français, leur avait été enlevée par suite de la véritable et honteuse défection de Marsin, inspirée par le prince de Condé. Don Juan, fils naturel de Philippe IV, s'était aussitôt montré devant Barcelone avec une flotte puissante qui, en se bornant à couper le commerce et les vivres à cette grande cité, l'avait mise aux abois. En vain le maréchal de La Mothe-Houdancourt vint se jeter dans Barcelone, au printemps de l'année suivante, et dirigea avec bravoure et opiniâtreté la résistance des habitants à peu près réduits à eux-mêmes ; il fallut enfin que ceux-ci capitulassent, le 13 octobre 1652, et dès lors la Catalogne put être considérée comme perdue pour la France, malgré les quelques positions que l'on y conserva encore.

Le duc de Guise, sorti des prisons d'Espagne par les bons offices du prince de Condé, profita presque aussitôt de sa liberté pour reprendre son projet d'enlever le royaume de Naples aux Espagnols, à la faveur de nouveaux symptômes de soulèvement chez les Napolitains. A force de sollicitations, il obtint de Mazarin, en 1654, une flotte de vingt-cinq navires ronds, cinq galères, et six barques armées, c'est-à-dire à peu près tout le matériel naval dont pouvait encore disposer l'État. Cette flotte, que dirigeait le chevalier Paul, sous les ordres du duc, et qui portait des troupes de débarquement commandées par les généraux Duplessis-Bellièvre et de Folleville, sortit de Toulon le 5 octobre ; retardée par les vents opposés, elle ne mouilla devant Castel-a-Mare que le 13 du même mois. Guise avait compté sur la soumission immédiate du gouverneur de cette place ; mais celui-ci au contraire

l'ayant reçu à coups de canon, l'ordre de débarquement fut donné et exécuté, sous la protection du feu des vaisseaux, lequel dura cinq heures. Quatorze galères ennemies, venues pour secourir Castel-a-Mare furent battues par le chevalier Paul qui, se multipliant de la flotte à la terre, se mit ensuite à la tête d'un corps de descente composé de matelots et de soldats. Duplessis-Bellièvre et Folleville, s'apercevant du trouble des assiégés, firent aussitôt faire une brèche aux murs, par laquelle ils entrèrent dans la ville qui, attaquée d'un autre côté par le marquis de Valavoir, fut bientôt réduite à se rendre. Le gouverneur, retiré dans le château, capitula le lendemain, 14 octobre. Les ennemis essayèrent plusieurs jours de suite, mais inutilement, de reprendre Castel-a-Mare; le général Duplessis-Bellièvre reçut une blessure mortelle pendant une des sorties où il les repoussa. L'occupation de cette place n'eut pas les conséquences qu'en avait espéré le duc de Guise; personne dans le royaume de Naples ne prit fait et cause pour lui; de sorte que, manquant de vivres et ayant à craindre l'arrivée de nouvelles troupes espagnoles, il prit le parti d'abandonner sa conquête et de se rembarquer, le 4 décembre 1654. Au retour, la flotte française fut assaillie et dispersée par une tempête. Parmi les capitaines des bâtiments séparés se trouvait Valbelle qui, devenu chevalier de Malte, avait, en 1649, concouru, avec un bataillon de *la Religion*, à la défense de l'île de Candie contre les Turcs et avait tué alors un pacha de sa main. Dans ces nouvelles circonstances, son courage et son sang-froid ne se démentirent pas. Au moment où il soutenait, avec *le Persée*, l'assaut terrible des vents et des flots, un vaisseau anglais, que le mauvais état du sien enhardissait, eut, malgré la paix qui régnait entre les deux nations, la facile audace de lui demander le salut, comme *un droit acquis aux maîtres de la mer*. Valbelle ne se montra pas, à cet égard, de meilleure composition que Duquesne. Il refuse tout net, et, voyant que l'Anglais se mettait en devoir d'arracher par la force ce qu'il n'avait pu obtenir autrement, il arrive droit sur lui et le surprend par un impétueux abordage; lui-même, il passe sur le pont adverse, donne à tous l'exemple d'une héroïque ardeur, culbute, foule aux pieds ses insolents agresseurs, enlève le pavillon de ceux qui tout à l'heure voulaient le forcer d'amener le

sien, et, après un affreux carnage, finit par se rendre maître du vaisseau ennemi. Toutefois, pour ne pas trop aigrir les rapports entre les deux nations, il abandonna ensuite cette prise, réclamée par le commandant anglais. La flotte du duc de Guise ne rentra que le 20 décembre à Toulon.

Le bruit de la dernière action de Valbelle avait jeté tous les capitaines de la marine d'Angleterre dans une extrême irritation. Tous cherchaient le navire *le Persée*, de 30 canons, et son jeune et vaillant commandant, pour venger la honte récemment encourue par leur pays. Une division de quatre vaisseaux, l'un de 60 et les autres de 36 à 44 canons, sous les ordres du chevalier Bank, l'atteignit, le 23 février 1655, entre les îles Majorque et Cabrera, et lui demanda le salut plus impérieusement que jamais. Valbelle ne s'inquiète ni du nombre, ni de la force des Anglais; il ne voit que l'honneur du pavillon qui lui est confié, et, sans balancer, se décide à périr plutôt que de le sacrifier un instant. Le valeureux chevalier s'engage dans une lutte d'un contre quatre, dont chacun est beaucoup plus fort que lui. Son habileté, son courage qui sont partout, à la manœuvre et au canon, la font durer un temps presque incroyable. Les quatre vaisseaux anglais lui tirent leurs bordées sans trêve ni répit pendant trois heures; il ne se lasse pas de leur répondre. Son vaisseau est criblé de coups de canon, dont quatre-vingt-trois à fleur d'eau; les mâts s'écroulent, toutes les voiles sont en lambeaux, toutes les manœuvres hachées; une nouvelle bordée emporte sa poupe; il ne reste plus à Valbelle qu'un débris de bâtiment qu'il dispute encore et sur lequel il continue à combattre, digne fils de Valbelle l'Ancien. Voyant à la fin qu'il ne pourra tenir en mer contre le nombre, mais décidé à ne point céder, il alla s'échouer sur le sable, dans le port de Campos, voisin de Majorque, pour y attendre d'autre manière l'assaut des ennemis. Un des vaisseaux anglais qui l'avait suivi avec acharnement, ne voulant toutefois pas échouer avec lui, se tenait un peu éloigné, mais ne cessait point de le canonner. Valbelle riposta avec tant d'adresse et d'énergie à ce vaisseau que retenait le calme, et le maltraita tellement, qu'il le contraignit à solliciter une trêve. Elle lui fut accordée, à la condition que lui et les autres vaisseaux anglais se retireraient et laisseraient au *Persée* la faculté de se radouber. Le lendemain, les Anglais ne

voulurent plus tenir leur engagement, et le combat recommença. Valbelle se défendit encore pendant trois jours, en faisant un feu continuel. Enfin, voyant que l'eau avait envahi de tous côtés son navire, il fit demander au vice-roi de Majorque, qui contemplait avec admiration cette lutte disproportionnée, la permission de descendre avec son équipage dans l'île, sans qu'on le traitât comme prisonnier. Le vice-roi accéda à sa demande, à la condition qu'il n'entrerait pas dans la ville, et, quoique la France et l'Espagne fussent en guerre, il traita le chevalier de Valbelle et son monde, pendant huit jours, avec générosité et magnificence.

L'intrépide marin s'étant vu dans la nécessité de mettre le feu au *Persée*, qui avait été le théâtre de ses premiers exploits, le vice-roi de Majorque lui fournit une barque armée, sur laquelle il rentra à Toulon, dans les premiers jours de mars, au milieu des acclamations et des vivats de la population qui se pressait sur le port (5). On dit que Valbelle ayant eu un jour l'occasion de rencontrer dans les jardins du Luxembourg le chevalier Bank, et d'échanger avec lui un salut de connaissance, en présence de l'ambassadeur d'Angleterre, ce dernier aurait demandé à son compatriote, avec qui il entrait ainsi en politesse. « Avec le chevalier de Valbelle, aurait répondu Bank. — Est-ce celui du combat de Majorque? — Lui-même, repartit le commandant anglais. — Puisqu'il accorde si gracieusement le salut à terre, reprit l'ambassadeur, on ferait bien de ne le lui jamais demander sur mer. »

Quelques efforts furent tentés par les Français, en 1655, pour reprendre la Catalogne. Le duc de Vendôme eut l'ordre de partir de Toulon, au mois d'août, avec vingt vaisseaux et quatre brûlots, pour seconder le prince de Conti qui, réconcilié avec la cour, agissait, dans ce but, avec une armée continentale. Le 10 septembre, Vendôme vint pour bloquer Palamos par mer, tandis que Conti l'assiégerait par terre; mais les munitions nécessaires à cette opération faisant défaut, les deux chefs tournèrent leurs efforts contre les îles de Mèdes, dont ils se rendirent maîtres, le 22 septembre, après de chaudes canonnades; ils s'emparèrent aussi du cap de Quiers et de Solsona.

Le prince de Conti paraissant ensuite pouvoir se passer du secours de la flotte, Vendôme se dirigea du côté de l'armée navale d'Espagne, qu'il savait être dans les parages de Barcelone.

Un coup de vent écarta de lui huit de ses vaisseaux et trois de ses brûlots ; il ne lui restait plus que douze vaisseaux et un brûlot lorsqu'il rencontra la flotte ennemie, forte de neuf grands galions, de trois navires de Dunkerque, de six frégates et de trois brûlots ; un calme plat ne permettait guère qu'à cinq des vaisseaux français de manœuvrer. Néanmoins, le 29 septembre, le duc de Vendôme commanda l'attaque. Presque tout le poids de cette affaire, commencée à sept heures du matin pour ne finir qu'à trois heures de l'après-midi, tomba sur le chevalier Paul, Gabaret, Fricambault et le chevalier Desnay, montant les cinq vaisseaux qui avaient la possibilité de manœuvrer. Les Espagnols, mis en fuite, furent poursuivis par les Français jusque sous Barcelone. Les vaincus, ayant trouvé dans ce port des galères d'Espagne et d'Italie, se crurent en état de prendre leur revanche, se firent remorquer pendant la nuit, et s'approchèrent de fort près des vaisseaux du duc de Vendôme qui venait d'être rejoint par quelques-uns des bâtiments que la tempête avait dispersés. Le grand-maître, avec l'assistance de ses plus expérimentés capitaines, se prépara à renouveler le combat ; et, dès la pointe du jour du 1[er] octobre, il força de voiles, avec son vaisseau, sur l'amiral d'Espagne. Les autres batiments français suivirent son exemple, engagèrent l'action avec vigueur, et, après cinq heures d'un feu continuel, les ennemis, considérablement désemparés, se firent remorquer par leurs galères pour se renfoncer dans le port, le calme ne permettant pas aux Français de les poursuivre pour les détruire entièrement. Le duc de Vendôme resta encore quelques jours devant Barcelone, pour défier l'armée navale d'Espagne et la ramener au combat ; mais, voyant qu'il n'y réussirait pas, il ramena sa flotte à Toulon, le 18 octobre 1655. Le chevalier Paul avait été blessé dans ces affaires où il paraît que s'était aussi montré un ancien vice-amiral des huguenots rochelais, Forant, natif de l'île de Ré, selon Arcère, historien de La Rochelle ; de la Tremblade, suivant l'archiviste Laffilard. Forant, après avoir quelque temps porté ses services et son expérience en Hollande, où il remplit même les fonctions d'amiral, était revenu en France vers 1653, époque à laquelle il se trouvait porté sur l'état des capitaines de vaisseaux, aux appointements de mille livres par an.

Les querelles de détail pour la question du pavillon n'em-

pêchaient pas Cromwel et Mazarin de négocier une alliance entre l'Angleterre et la France, contre l'Espagne. Tandis que cette dernière puissance recherchait, de son côté, l'amitié politique du Protecteur et lui offrait de joindre ses forces aux siennes pour s'emparer de Boulogne et Calais, Mazarin envoyait l'intendant des finances Bordeaux à Londres pour offrir d'unir les armées de France et d'Angleterre, dans le but d'enlever Dunkerque, Gravelines et Mardick aux Espagnols qui, de ce côté, avaient le grand Condé parmi les généraux. Le régicide et anti-papiste Cromwel, heureux de se voir solliciter par les deux souverains les plus puissants de la catholicité, se fit quelque temps prier; mais enfin il donna la préférence à la cour de France. Par un traité signé à Paris, le 23 mars 1657, il s'obligea à fournir six mille hommes de troupes de terre et cinquante bâtiments, comme il l'avait lui-même offert autrefois, pour aider les Français à reprendre la Flandre maritime, à deux conditions : premièrement, qu'après la conquête on remettrait Dunkerque et Mardick entre ses mains, et que la France garderait Gravelines et les autres postes de la province; secondement, que le gouvernement de Louis XIV ferait sortir de France la famille des Stuarts qui s'y était réfugiée après l'exécution de Charles Ier. Telles étaient les dures nécessités auxquelles la révolte des princes et leur propre alliance avec l'étranger réduisaient le ministre du roi réputé le plus chrétien du monde et le plus antipathique à toute idée de république. L'abandon déplorable dans lequel Mazarin avait laissé la marine avait été aussi pour beaucoup dans cette alliance considérée comme monstrueuse; car on eût été dans l'impossibilité d'agir par mer contre la Flandre espagnole, sans le secours des flottes anglaises. Turenne, qui avait le commandement en chef de l'armée franco-anglaise de terre, s'empara de Mardick et de Bourbourg vers le mois d'octobre 1657; mais ce ne fut que dans le cours de l'année suivante qu'eut lieu sa grande campagne. Le 25 mai 1658, il s'approcha inopinément de Dunkerque, et remporta, le 14 juin, sur les Espagnols, ayant à leur tête, entre autres personnages illustres, le grand Condé et le duc d'Yorck, la célèbre victoire des Dunes. Elle décida du sort de la Flandre maritime. Le marquis de Leyde, gouverneur de Dunkerque, fut tué, le 23 juin, et la place fut occupée, le 25, par les Français qui, aux

termes du traité passé avec Cromwel, la remirent aux Anglais. Si l'on en devait croire les mémoires apocryphes attribués par Courtilz, leur auteur, au négociateur envoyé par Mazarin pour amener la conclusion de ce traité tant reproché au cardinal, Dunkerque n'aurait été donné à l'Angleterre qu'en nantissement pour trois millions, et le gouvernement de Louis XIV n'ayant pas eu la somme en temps exigé, Cromwel se serait ensuite refusé à rendre la ville, quand l'argent aurait été mis à sa disposition. Mais la correspondance manuscrite de l'intendant Bordeaux lui-même, déposée à la Bibliothèque nationale, n'indique rien de semblable; elle témoigne au contraire d'une grande obséquiosité de la cour de France à l'égard de Cromwel qui, pour faire tourner les négociations en sa faveur, n'avait pas cessé de menacer cette cour de faire soulever de nouveau La Rochelle et Bordeaux. Quoi qu'il en soit, il se trouva ainsi, qu'au lieu d'un ennemi affaibli et hors d'état de nuire à la France, que l'on avait chassé de Dunkerque et de Mardick, on en avait logé un autre dans ces places bien plus fort et bien plus redoutable à la France. Gravelines, qui devait échoir en partage aux Français, fut pris aux Espagnols, le 26 août 1658. D'autres points moins importants de la Flandre maritime furent aussi occupés. Parmi les motifs qui avaient engagé Cromwel à préférer l'alliance de la France à celle de l'Espagne, le moindre n'avait pas été de profiter d'une guerre avec cette dernière puissance pour lui enlever une partie de ses possessions d'Amérique et ruiner sa marine et son commerce. C'est ainsi que de deux flottes qu'il avait armées dans ce but, l'une s'était emparée de l'île de la Jamaïque et l'autre avait brûlé les vaisseaux espagnols dans le port de Santa-Cruz. On assure qu'il projetait de s'unir à l'Espagne contre la France, pour affaiblir ces deux nations l'une par l'autre, et d'avoir Calais avec le secours des Espagnols, comme il avait eu Dunkerque avec celui des Français, quand il mourut, le 13 septembre 1658, laissant pour héritier un fils incapable de succéder à sa puissance.

Sous le protectorat de Cromwel, l'Angleterre avait pris un prodigieux accroissement maritime; les Hollandais avaient été obligés de subir de sa part les conditions d'une paix qui forçait leurs vaisseaux à baisser pavillon devant ceux des Anglais, et le royaume de Portugal s'était, dès ce temps, vu réduit à

une sorte de vasselage vis-à-vis de la Grande-Bretagne. Olivier Cromwel ayant su avec quelle hauteur les amiraux d'Angleterre s'étaient comportés à Lisbonne, n'avait eu aucun égard aux plaintes du gouvernement portugais. « Je veux, avait-il dit, qu'on respecte la république anglaise, autant qu'on a respecté autrefois la république romaine. » C'est de ce génie extraordinaire qu'appréciateur plus indépendant et plus vrai que la plupart des historiens de son temps, même quand il s'agissait d'un régicide, Bossuet a dit, parlant devant un roi : « Un homme s'est rencontré d'une profondeur d'esprit incroyable, hypocrite raffiné autant qu'habile politique, capable de tout entreprendre et de tout cacher, également actif dans la paix et dans la guerre, qui ne laissait rien à la fortune de ce qu'il pouvait lui ôter par conseil ou par prévoyance; d'ailleurs si vigilant et si prêt à tout, qu'il n'a jamais manqué aucune des occasions qu'elle lui a présentées. » Richard Cromwel, manquant de l'audace et de l'esprit d'exécution qu'avait montrés son père, ne tarda pas à se laisser désintéresser de toute idée de pouvoir et à se démettre du Protectorat, moyennant une indemnité de deux cent mille livres sterling. La guerre civile commença aussitôt entre deux des anciens généraux d'Olivier Cromwel : d'une part, Georges Monck qui, après avoir puissamment aidé ce dernier à soumettre l'Écosse et à vaincre les Hollandais sur mer, après avoir été même le premier à faire proclamer son fils Protecteur d'Angleterre, se mit à la tête du parti royaliste ; et d'autre part, Jean Lambert, qui prit le commandement des partisans de la forme républicaine. Cette guerre devait finir, en 1660, par la restauration des Stuarts et l'avénement de Charles II au trône.

Le retour des Stuarts dans la Grande-Bretagne ne s'effectua pas sans conditions; les libertés religieuses et civiles et la prospérité de cette nation devaient être conservées, agrandies même par la famille restaurée, sous peine par celle-ci de perdre encore une fois et pour jamais la couronne. Quoique au fond Charles II ne se souciât guère de la grandeur d'un peuple qui avait fait mourir son père sur l'échafaud et lui fut même secrètement hostile, il fut obligé, dès l'année 1660, d'obéir au vœu public en promulguant, d'après les idées de Cromwel lui-même, l'*acte de navigation* qui, jusqu'aux jours récents où de nouveaux

intérêts ont fait substituer le système du *libre échange* à celui du *protectionisme*, a été considéré comme le *palladium*, le dieu tutélaire de la marine d'Angleterre. Par cet acte fameux, il fut décidé « qu'à dater du premier jour de décembre 1660, il ne serait apporté ni emporté aucunes denrées et marchandises dans toutes les colonies qui appartenaient ou qui appartiendraient à l'Angleterre, en Asie, Afrique et Amérique, si ce n'était dans des vaisseaux bâtis en pays de la domination d'Angleterre, ou qui appartiendraient véritablement et réellement à des sujets britanniques; et que des uns et des autres, le maître et les trois quarts des matelots au moins seraient Anglais. Les contrevenants seraient punis par la saisie et confiscation de leurs vaisseaux et marchandises. Il fut encore ordonné qu'aucune personne née hors des États britanniques, qui ne serait pas naturalisée, ne pourrait exercer, après le premier jour de février 1666, aucun commerce pour elle ou les autres dans lesdites colonies, sous les peines mentionnées. Nulles marchandises du cru de l'Asie et de l'Amérique ne pourraient être apportées en aucun pays et aucune terre de l'obéissance du roi d'Angleterre autrement que dans les vaisseaux tels que ceux dont il a été parlé, sous peine de saisie et de confiscation contre les contrevenants. Les marchandises et denrées d'Europe ne pourraient être apportées en Angleterre par d'autres vaisseaux que par ceux qui sortiraient des ports des pays où se fabriquaient les marchandises et croissaient les denrées, sous les peines précédentes. Le poisson de toute espèce, et même les huiles et fanons de baleine qui n'auraient pas été pêchés par des vaisseaux anglais, et seraient apportés en Angleterre, paieraient la douane étrangère double. Il fut défendu à tous vaisseaux qui ne seraient pas anglais, et conformes aux règles précédemment exprimées, de charger quoi que ce soit dans un port d'Irlande ou d'Angleterre, pour le porter en aucun endroit des États britanniques, le commerce de port en port n'étant permis qu'aux seuls vaisseaux anglais, et ce sous les mêmes peines de saisie et de confiscation. Tous les vaisseaux qui jouiraient de toutes les diminutions faites ou à faire sur les droits de la douane seraient les vaisseaux bâtis en Angleterre, ou ceux qui, étant de construction étrangère, appartiendraient aux Anglais. Il serait permis aux vaisseaux anglais de charger en Espagne des marchandises des

Canaries et autres colonies d'Espagne, et en Portugal celles des Açores et autres colonies de Portugal. Tout vaisseau français qui, après le 20 d'octobre 1660, aborderait en quelque lieu d'Angleterre et d'Irlande que ce soit, pour y embarquer ou débarquer des passagers et marchandises, paierait aux receveurs du roi de la Grande-Bretagne cinq schellings par tonneau et le port de ce vaisseau serait estimé par l'officier de ce roi. Les vaisseaux français ne pourraient sortir du port ou havre avant d'avoir payé cet impôt, qui continuerait tant que celui de cinquante sous par tonneau serait levé par la France sur les vaisseaux des sujets anglais et même trois mois après qu'il aurait été supprimé. Après le 1er avril 1691, les sucres, tabacs et autres marchandises provenant du cru des colonies britanniques, ne pourraient être apportés en Europe que dans les ports de l'obéissance du roi d'Angleterre, où l'on serait obligé de débarquer ces marchandises, sous peine de saisie et confiscation. »

L'Acte de navigation de 1660, toutefois, n'était pas tel qu'il ne pût faire présager à l'Angleterre de grands mécomptes à venir, en compensation d'immenses avantages présents. Comme il était oppressif pour les colonies, comme il les confisquait, pour ainsi dire, au profit de la métropole, il contenait en germe la grande révolution des États-Unis d'Amérique; il n'en fut pas la cause immédiate, mais la prépara. Sa promulgation souleva tout d'abord la Caroline, la Virginie et le Maryland; mais la mésintelligence entre ces provinces empêcha l'effet d'une confédération projetée dès lors par elles pour défendre la liberté du commerce de leur tabac; les provinces en question étaient d'ailleurs encore trop faibles pour soutenir une pareille démarche.

Aussitôt après la mort d'Olivier Cromwel, Mazarin qui, dit-on, avait eu la pensée de marier une de ses nièces au fils de celui-ci, après l'avoir refusée à Charles II encore en exil, changea de système politique et concerta avec don Louis de Haro, ministre du roi d'Espagne, le fameux traité des Pyrénées, qui fut signé, dans l'île des Faisans, le 7 novembre 1659. La France, par ce traité, rendait à l'Espagne quelques villes des Pays-Bas; mais elle était confirmée dans la possession de l'Artois, moins Aire et Saint-Omer; de Gravelines, de l'Écluse et de quelques autres villes de Flandres, ainsi que d'une partie du Hainaut et du du-

ché de Luxembourg. En Catalogne, elle remettait Rosas, le Cap-de-Quiers, Puycerda et autres positions qui lui étaient restées ou qu'elle avait reprises; mais, en revanche, on lui cédait la Cerdagne, et sa conquête du Roussillon était sanctionnée par l'Espagne elle-même. Le prince de Condé obtint un article particulier dans le traité des Pyrénées, qui l'autorisait, lui et ses partisans, à rentrer en France. Le grand événement de la paix des Pyrénées, ce fut le mariage de Louis XIV avec l'infante Marie-Thérèse, mariage par lequel Mazarin prétendait non-seulement compléter l'abaissement de la maison d'Autriche, commencé par Henri IV et si vigoureusement poursuivi par Richelieu, mais encore faire passer les plus beaux États de cette maison dans celle de France. Mazarin avait le génie des petits moyens, comme Richelieu avait eu celui des grands moyens, et l'un et l'autre, par des chemins bien différents, avaient pu néanmoins marcher au même but et l'atteindre. En obtenant cet important résultat à la fin de sa carrière, le cardinal italien voulait-il seulement placer haut son nom dans l'histoire, ou, pris de quelques remords en voyant sa santé s'affaiblir et l'heure de Dieu approcher, avait-il le désir sincère de se faire pardonner, par le pays où il avait trouvé une si grande fortune, les oppressions financières et les autres maux qu'il lui avait apportés? Aspirait-il à se faire regretter par le jeune roi dont, pour se rendre toujours indispensable, il avait complétement négligé l'éducation, quoiqu'on lui en eût confié la surintendance? Il est difficile de savoir quel fut son principal mobile; ce furent peut-être ces diverses raisons ensemble, jointes au plaisir secret de triompher de la diplomatie espagnole qui passait alors pour la plus habile du monde. Don Louis de Haro avait beau connaître Mazarin et dire: « qu'il avait un grand défaut en politique, celui de vouloir toujours tromper, » il n'en fut pas moins vaincu par lui sur le terrain d'une des plus importantes négociations des temps modernes.

Les commotions populaires n'étaient pas encore complétement étouffées en Provence; de sorte qu'à l'époque même où Louis XIV se rendait aux Pyrénées pour y recevoir, comme sanction de la paix avec l'Espagne, la main de l'infante Marie-Thérèse, le duc de Mercœur, gouverneur de cette province, assiégeait Marseille par terre, avec sept mille hommes de troupes, tandis qu'une

escadre venue de Toulon la bloquait par mer. Les révoltés, qui étaient particulièrement dirigés alors par Gaspard de Glandèves Nioselles, furent obligés de se soumettre, et peu après le 2 mars 1660, Louis XIV, accompagné de la reine-mère et de Mazarin, fit son entrée dans Marseille par la brèche, pour intimider les habitants. Comme menace plus durable, il fit construire les deux forts de Saint-Jean et de Saint-Nicolas. L'antique consulat marseillais fut aboli; le gouvernement de la ville fut donné à un viguier choisi par le roi tous les deux ans, et président d'un conseil composé de soixante-six membres, qui élisait les échevins, les capitaines de quartier, les juges du commerce, les trésoriers et autres officiers de la cité. Déjà Marseille avait perdu beaucoup de sa prépondérance à la fois militaire et commerciale, quoique Sully, en établissant, au commencement du siècle, un système de prohibition des produits étrangers pour encourager l'industrie naissante de la France, eût excepté son port en le laissant jouir de ses anciennes franchises. Par suite même de cette faveur, une ligne de douanes avait été établie autour de la ville, qui réduisait considérablement les relations des Marseillais avec le reste du royaume et les forçait à ne plus chercher qu'au dehors de débouchés à leurs manufactures. Les courses incessantes des corsaires barbaresques avaient été une autre cause de ruine pour le port et la marine de Marseille, quand les conséquences des derniers troubles leur portèrent un coup plus funeste, dont Colbert seul les relèverait.

Louis XIV, après avoir fait servir le port de Toulon à l'abaissement de celui de Marseille, marqua sensiblement, pendant son voyage en Provence, ses préférences pour le premier. Il se fit remettre des plans pour l'agrandir, pour le protéger, pour en faire un grand arsenal, et dès lors il ne fut pas douteux que, dans peu d'années, le port de Marseille serait relégué au second rang, dans la Méditerranée, sous le rapport militaire. Dès avant ce voyage, Louis XIV, éclairé par quelques-uns des habiles conseillers dont il était déjà entouré, avait songé à Toulon; car, par lettres patentes, en date du mois de février 1658, il avait accordé à la municipalité de cette ville le privilége de faire creuser le port, au moyen d'une machine pour le curage, inventée par un nommé Isidore Deydier. On lit dans ces lettres, déposées aux *Archives de*

la marine, que « le roi est flatté que les consuls et la communauté de Tholon fassent des efforts pour rendre leur port utile aux vaisseaux de guerre. » Le 10 octobre de l'année suivante, Louis XIV avait fait constater, par état, le nombre des officiers et autres employés qu'il était nécessaire d'entretenir dans le port de Toulon, ainsi que la paie qui devait être attribuée à chacun d'eux. Ce personnel se composait d'un capitaine et d'un lieutenant de port, d'un capitaine de l'arsenal, d'un enseigne, un sergent, un garde-magasin, deux maîtres d'équipage, un maître charpentier (on appelait ainsi alors les ingénieurs-constructeurs de la marine, et celui dont il s'agit était l'habile et célèbre Rodolphe), un maître canonnier, un maître voilier, un maître charpentier mâteur, un gardien des armes, un gardien de la chaîne du port, un portier de l'arsenal, un gardien-chef du port, quatorze autres gardiens, un prévôt de la marine, trois archers et un greffier : le tout coûtant, par an, la somme de onze mille trois cent cinquante-deux livres. Tels furent les humbles commencements du superbe et grandiose arsenal de Toulon, qui fait aujourd'hui l'admiration du monde entier.

Le traité des Pyrénées mit le comble à la grandeur de Mazarin. Déjà, depuis son retour de l'exil, le premier ministre de Louis XIV, même majeur, ne marchait plus qu'avec le faste d'un roi, ayant, outre ses gardes, une compagnie de mousquetaires attachée à sa personne ; il ne donnait plus la main aux princes du sang que comme par grâce insigne et marque de protection ; si quelqu'un était assez inexpérimenté courtisan pour demander une faveur au monarque plutôt qu'à son ministre, il se voyait immédiatement éconduit ; enfin on a été jusqu'à dire qu'après avoir rejeté l'alliance matrimoniale des Stuarts pour ses collatéraux, il avait prétendu, par une de ses nièces, à celle de Louis XIV même, et que, pour la première fois, à cette occasion, il avait essuyé un refus d'Anne d'Autriche. Mais les familles de ses plus anciens ennemis, le prince de Conti, lui-même, frère cadet du grand Condé, et beau-frère du duc de Longueville, les La Tour d'Auvergne, ducs de Bouillon, s'estimèrent heureux de s'unir à ses nièces, comme d'un autre côté les Mercœur et les Colonna. Mazarin gouvernait les finances comme s'il eût été l'intendant d'un seigneur obéré. Il amassa plus de deux cents millions, dans des temps malheu-

reux et où une telle somme avait une valeur infiniment supérieure à celle qu'elle aurait à présent; tout cela par des moyens non-seulement indignes d'un ministre, mais d'un honnête homme. Il imposait, par des lettres de cachet, des sommes extraordinaires sur les généralités du royaume; il traitait, en son nom et à son profit, des munitions des armées, et partageait, dit-on, avec les armateurs les produits de leurs courses. Près de le voir mourir, son confesseur vint à bout de lui suggérer quelques scrupules sur une fortune si mal acquise. « Hélas! dit le cardinal, je n'ai rien que des bienfaits du roi. — Mais, reprit le confesseur, il faut distinguer ce que le roi vous a donné, d'avec ce que vous vous êtes attribué. » On assure que, pour le tirer d'embarras, Colbert lui conseilla de faire une donation entière de ses biens au roi. Il y consentit, dans l'espérance que Louis XIV ne l'accepterait pas, et il ne s'était pas trompé; car, au bout de trois jours, ce monarque lui ayant remis la donation, ses biens purent passer à sa famille. A peine le cardinal fut-il mort, âgé de cinquante-neuf ans, en 1661, que Louis XIV, délivré d'un joug qui commençait à lui peser, déclara qu'il gouvernerait désormais par lui-même. Ce n'est à proprement parler que de cette année qu'on doit dater son règne; jusqu'alors, il n'avait été que l'instrument docile tantôt de sa mère, tantôt de son premier ministre, souvent des deux à la fois; désormais il ne voudra plus dans ses ministres que des instruments de sa gloire et des exécuteurs zélés de sa volonté. Heureux le pays et lui-même, si cette volonté avait pu effacer tous les défauts qu'avait entretenus en lui Mazarin et suppléer en un jour l'instruction dont ce coupable ministre l'avait privé!

CHAPITRE IV.

De 1644 à 1662.

Navigations et colonisations des Français pendant les premières années du règne de Louis XIV. — Affaires de la Nouvelle-France. — Navigation de Jean Bourdon dans la baie d'Hudson. — Nouvelles tentatives de colonisation à la Guyane.—Affaires des Français aux Antilles.—Vente de la Guadeloupe, de la Martinique et autres îles à des particuliers. — Levasseur, prince de la Tortue. — Les boucaniers et les flibustiers de la Tortue et de la côte de Saint-Domingue font la guerre aux Espagnols. — Les restes des Caraïbes, indigènes des Antilles, relégués aux îles de la Dominique et de Saint-Vincent.—Les nègres importés aux Antilles.—Les Français à l'île de Madagascar.—Étienne de Flacourt, gouverneur de l'établissement du Fort-Dauphin.—Puissance de Levacher, dit La Caze, à Madagascar.

Les troubles de la minorité de Louis XIV et de l'époque de la Fronde n'avaient pas empêché les Français de naviguer et de coloniser; l'impulsion avait été trop fortement donnée de ce côté pour pouvoir être arrêtée. Beaucoup de gens d'ailleurs étaient heureux d'avoir ainsi une cause de s'éloigner du théâtre des discordes civiles.

Dans la Nouvelle-France, une première paix fut faite, en 1645, avec les Iroquois. Les missionnaires la mirent sur-le-champ à profit pour étendre leurs tentatives de conversion des Indiens, comme ils avaient déjà fait, avec tout le zèle des anciens martyrs, chez les Algonquins et les Hurons. En 1646, Montmagny reçut ordre de remettre son gouvernement au commandant des Trois-Rivières, qui avait nom d'Ailleboust, et à celui-ci en succéda bientôt un autre, nommé de Lauson. Quand le gouverneur Lauson arriva à Québec, en 1651, il trouva que la guerre avait recommencé avec plus de rage que jamais entre les Indiens iroquois et

les Indiens hurons, et que les Français s'étaient vus dans la nécessité de s'en mêler. La population huronne avait été presque totalement anéantie dans cette impitoyable guerre. Les Iroquois, excités par leurs succès, menaçaient les établissements français d'une ruine semblable, et le nouveau commandant de Trois-Rivières, nommé Duplessis-Brochart, fut même tué par eux.

Une nouvelle paix ayant été conclue, en 1653, le gouverneur de la Nouvelle-France en profita pour pousser les découvertes dans le nord de l'Amérique.

L'Anglais Henri Hudson, comme on a déjà eu l'occasion de le dire, n'avait très-probablement fait qu'entrevoir la baie à laquelle on a donné son nom, et les ténèbres impénétrables qui avaient enveloppé la fin de son voyage, avaient en même temps laissé l'importance de sa découverte obscurcie d'un voile épais, quand les Français, poursuivant toujours l'idée d'un passage par le nord de l'Amérique pour aller à la Chine, entreprirent de pénétrer dans le détroit situé par les 61 et 62e degrés de latitude septentrionale, malgré les montagnes de glace qui souvent obstruaient la route. Jean Bourdon, le premier d'entre eux, eut ce périlleux honneur. Il partit, en 1656, avec un navire de trente tonneaux, côtoya tout le littoral de Labrador, passa entre l'île à laquelle on donna le nom de la Résolution, et celles qui ont pris le nom de Boutonnes, les unes et les autres formant l'embouchure du détroit d'Hudson, côtoya tantôt des terres à pic et d'une élévation prodigieuse, tantôt d'énormes bancs de glace qui sont les écueils de ces mers, et, longtemps repoussé par des courants qui parfois le rejetaient dans le détroit, il débouqua enfin dans une mer pleine de phénomènes. « Les effets que la nature produit dans ces climats, écrivait un des premiers voyageurs qui visitèrent les mêmes parages après Jean Bourdon, sont dignes d'admiration. Il s'élève tout à coup la nuit, dans le temps le plus serein, des nuages plus blancs que l'albâtre, et quoiqu'il ne fasse pas le moindre souffle de vent, ils volent avec tant d'agilité, qu'ils prennent en un moment toutes sortes de figures. Il paraît au travers de ces nuages une lumière belle et éclatante, qui les fait jouer pour ainsi dire avec un ressort; ils s'étendent comme des comètes, puis se ramassent et s'évanouissent à l'instant : il semble que ce soit une gloire céleste. Plus les nuits sont

obscures, plus l'effet en est admirable, et, sans exagération, l'on peut lire aisément, en pleine nuit, à la faveur de ces phénomènes (1). » Jean Bourdon suivit les côtes du pays des Eskimaux, que personne avant lui ne connaissait. Le voyageur à peu près contemporain de Bourdon, à qui l'on a emprunté le passage précédent, parle ainsi des Eskimaux : « Ils sont de belle taille, paraissent vigoureux et nerveux; ils ont la peau du corps très-blanche, la jambe très-belle, le visage basané et aride, ce qui provient du grand froid ; ils ont les dents larges et malpropres, les cheveux noirs avec un toupet au-dessus du front ; leur barbe est longue de trois doigts, ce qui est une chose tout à fait singulière, car généralement tous les sauvages du nord n'en ont point. Ils portent un justaucorps de la forme à peu près d'un *domino* de chanoine avec des manches, dont le bout leur vient à l'extrémité du dos, et fait de peaux d'animaux, tels qu'ours, loups marins, et oiseaux appelés godes; ces vêtements sont cousus avec une délicatesse extrême, au moyen de petits nerfs très-fins servant de fil et d'aiguilles qui sont apparemment des arêtes de poissons. Le haut de chausse est de même, avec des bandes de peaux d'hermines et d'autres animaux. Ils se mettent aux pieds un chausson de peau, le poil en dedans, et une botte semblable avec un second chausson et une autre botte, de manière qu'ils ont les jambes presque aussi grosses que le corps. Cela ne les empêche pas d'être fort alertes. Les Eskimaux se servent de flèches, dont les bouts sont armés de dents de vaches marines. Ils ont des canots de peaux de loups marins, passées et bien huilées, qui sont longs de douze à quatorze pieds, quelquefois de vingt, larges de deux pieds au milieu, et qui ne tirent pas plus de trois à quatre pouces d'eau. Ces canots sont couverts à la surface, à la réserve d'un trou relevé, tout autour, d'un bord de cinq à six pouces, dans lequel l'Eskimau se met, ayant soin de fermer si hermétiquement l'ouverture avec une peau qui est comme une bourse, que l'eau n'y pénètre jamais, même dans les plus violents orages. Placé dans cette embarcation légère, l'Eskimau la fait nager à l'aide d'un aviron de quatre pieds de longueur, qu'il tient par le milieu, donnant le mouvement à droite et à gauche pour voguer; et, de fait, il court si vite et avec tant de sûreté avec son canot, qu'il n'est point de mers qu'il n'affronte,

ni de chaloupe qui puisse le joindre. Trouve-t-il son chemin barré par des glaces, il prend son embarcation sur ses épaules, passe les glaces à pied, et remet ensuite son canot à la mer »

Jean Bourdon, suivant toujours le plus possible la côte, arriva au fond de cette mer dans laquelle il s'était engagé, et reconnut le premier qu'elle n'offrait aucun passage et n'était à proprement parler qu'une immense baie. Après avoir fait un circuit d'environ sept à huit cents lieues et lié quelques relations commerciales avec les sauvages de la baie, il sortit par le même détroit qui lui avait donné entrée. Voilà tout ce qu'on sait de son voyage.

La paix fut de nouveau rompue avec les Iroquois, en 1658, vers le temps où le vicomte d'Argenson, en qualité de gouverneur général, et peu après François de Laval, comme premier évêque français en Amérique, débarquaient à Québec. Un séminaire fut créé, par les soins de ce dernier, au Canada; à la même époque, les Sulpiciens de Paris obtenaient la concession de l'île de Mont-réal. Les congrégations d'hommes et de femmes abondèrent; mais si les secours spirituels ne faisaient point défaut à la colonie, il n'en était pas de même des secours humainement efficaces.

Depuis le commencement du règne de Louis XIV, plusieurs priviléges avaient été accordés à des particuliers pour favoriser le commerce et la colonisation de l'Acadie. Dans ce but, des lettres patentes, en date du mois de février 1647, en confirmant Charles de Menou, chevalier de Charnisey, en qualité de gouverneur et lieutenant général pour le roi aux pays et côtes de l'Acadie et confins de celle-ci en la Nouvelle-France, à partir du bord de la rivière de Saint-Laurent, tant le long de la côte de la mer et des îles adjacentes, qu'au dedans de la terre ferme jusqu'aux Virginies, avaient en outre accordé à ce seigneur, en récompense, est-il dit, de ses services, le privilége exclusif du trafic et de la traite des pelleteries avec les sauvages et les habitants dans toute l'étendue du pays. Pareilles lettres patentes avaient été données, le 25 février 1651, à Charles de Saint-Étienne, chevalier de La Tour. Enfin, des ordonnances, en date des 23 juillet et 7 octobre 1660, confirmèrent un sieur Robert-Yvon de Saint-Maur dans le privilége, précédemment obtenu par lui, de faire seul la pêche et le commerce des baleines, chiens et loups de mer. Nonobstant ce, la compagnie du Canada et celle du Cap-Nord subsis-

taient encore; elles ne se fondirent que plus tard dans une compagnie dite du Castor, qui elle-même devait s'absorber, par la suite, dans la Compagnie des Indes-Occidentales, dont il sera amplement question (2).

En 1643, les mêmes négociants de Rouen qui avaient précédemment envoyé à la Guyane le capitaine Le Grand, firent passer à Cayenne environ trois cents individus, la plupart natifs de Paris et gens sans aveu, sous la conduite d'un sieur Poncey de Bretigny, homme cruel, Néron au petit pied, qui, ayant également déclaré la guerre aux colons et aux indigènes, fut d'abord mis aux fers par ses propres officiers, et ensuite cerné et frappé à mort par une troupe d'Indiens au milieu de laquelle il mourut aussi lâchement qu'il avait tyranniquement vécu. Les Français avaient dès lors commencé des établissements, non-seulement à Cayenne, mais à Mahury, à Marony, à Berbice et à Surinam. Les Indiens les détruisirent et massacrèrent la plupart des colons. L'île de Cayenne elle-même fut abandonnée pour un temps. Après cette catastrophe, on fut quelques années en France sans s'occuper de la Guyane. Le baron de Dormel, ayant obtenu du roi des concessions de terre en Amérique, y envoya, en 1648, deux bâtiments, afin d'y fonder un établissement. Les deux navires, conduits par le capitaine Maurice, emmenaient un sieur de La Fontaine, destiné à être gouverneur de la future colonie. Le capitaine Maurice et La Fontaine eurent des querelles violentes pendant la traversée, et le premier profita d'un moment où le second avait mis pied à terre, avec vingt-deux personnes, aux environs de la rivière de Berbice, sur la côte de Guyane, pour prendre le large, l'abandonner et aller débarquer à la Martinique les colons qui étaient restés à bord. Cette indigne conduite reçut du ciel le châtiment qu'elle méritait. Maurice fit naufrage à l'île Tercère, où il resta et mourut dans la misère, n'osant reparaître en France. On n'entendit jamais parler depuis de ce qu'étaient devenus les malheureux qu'il avait abandonnés à la Guyane. Rien ne semblait réussir aux Français de ce côté. Néanmoins, un gentilhomme de Normandie, nommé de Royville, créa une nouvelle compagnie, en 1651, pour coloniser à Cayenne. Au nombre de ses associés, il compta l'abbé de La Boulaye, secrétaire général de la marine sous la surintendance du duc de Vendôme, et

l'abbé de Marivaux, homme respectable, qui devint l'âme de l'entreprise et qui devait conduire celle-ci en qualité de gouverneur général. On rassembla dans Paris sept à huit cents colons, que l'on embarqua sur la Seine pour descendre au Hâvre-de-Grâce. Le malheur voulut que l'abbé de Marivaux, sur qui on fondait le plus grand espoir, se noyât au moment d'entrer dans son bateau. Le 3 juillet 1652, deux navires firent voile du Hâvre pour Cayenne, au nom de la compagnie créée par Royville; tandis que, de son côté, la compagnie de Rouen, prétendant maintenir son ancien privilége, envoyait aussi des colons sur ce point, sous la conduite du capitaine Courpon, de Dieppe, lequel avait même été précédé par un nommé Levendangeur. Une révolte éclata à bord des navires de Royville. Les principaux révoltés étaient les seigneurs mêmes qu'il s'était associés, surtout un sieur de Braquelonne qui avait été conseiller d'État et intendant de la justice de la généralité d'Orléans. Le ton impérieux que l'on reprochait à Royville et la volonté que ce personnage manifestait de faire plier tout le monde sous un commandement unique, chose nécessaire d'ailleurs en pareilles expéditions, ne justifiaient point le crime que l'on commit sur sa personne, en le surprenant au lit pour le poignarder et le jeter à la mer. Après ce bel exploit, les deux navires arrivèrent à l'entrée de la rivière de Cayenne, où, à leur grand étonnement, ils aperçurent l'enseigne de France qui flottait : c'était celle qu'avait plantée naguère la compagnie de Rouen. Toutefois, les colons envoyés par celle-ci n'étaient pas en état de résister et reconnurent l'autorité des seigneurs de la compagnie de Paris. Il y eut à Cayenne autant de chefs que d'associés; par suite, on ne vit que dissensions et complots. Un des associés, nommé Isambert, fut condamné par ses collègues à avoir la tête tranchée. Trois autres, nommés de Villenave, de Bar et de Nuisement, furent relégués dans une petite île déserte, appelée île des Lézards; un quatrième, nommé Vertaumont, s'échappa dans une barque, afin d'éviter un sort pareil. Les Indiens profitaient de ces discordes pour attaquer en détail et massacrer les Français. Sur les entrefaites, deux bâtiments, l'un hollandais, l'autre anglais, parurent devant Cayenne, et les colons en profitèrent pour abandonner cette île. Les Hollandais, après l'évacuation de Cayenne par les Français, essayè-

rent de s'y établir; mais la France n'avait point renoncé à la Guyane (3).

Aux Antilles, une guerre civile avait éclaté, en 1644, entre les Français. Le gouverneur général Lonvilliers de Poincy s'était refusé à céder sa place à un successeur, nommé Patrocle de Thoisy, qu'on lui avait désigné, et se maintenait de force à Saint-Christophe. Du Parquet, gouverneur de la Martinique, ayant cru devoir seconder le nouveau général que le roi et la compagnie envoyaient, tomba entre les mains du commandeur de Poincy, dans une descente qu'il fit à Saint-Christophe, au mois de janvier 1645, par l'ordre de Patrocle de Thoisy qui se tenait prudemment à l'île Nevis. Il y eut des révoltes à la Martinique et à la Guadeloupe où Thoisy faillit être victime d'un complot tramé contre ses jours. Livré à son rival, ce général fut enfermé dans les prisons de Saint-Christophe, puis échangé par les Martiniquais contre du Parquet. Toutefois, un mouvement qui éclata à Saint-Christophe, contre le despotisme du vainqueur, obligea de Poincy à faire passer en France le général de Thoisy, pour que, ne l'ayant plus sous la main, les partis ne pussent pas le lui opposer. Le commandeur finit par faire sa paix avec la cour et avec de Thoisy lui-même, à qui il donna des dédommagements en argent et en marchandises.

Pendant que les gouverneurs qui semblaient chargés de régir les îles, au nom de la compagnie, faisaient une rapide fortune et s'occupaient à asseoir de plus en plus leur pouvoir, celle-ci en était réduite aux dernières extrémités. Elle résolut de vendre à quelque prix que ce fût de lointains domaines qui ne lui appartenaient plus que d'une manière nominative. La Guadeloupe fut cédée, moyennant soixante et treize mille livres, payables en argent et en sucre, à Boiseret, beau-frère de Houël, avec qui la compagnie n'avait pas voulu traiter. Mais Houël, s'étant fait immédiatement rétrocéder la moitié du marché, ne devait pas tarder à essayer de déposséder son parent. Il avait commencé à coloniser à Marie-Galande dont il s'était mis en possession. Du Parquet acheta, moyennant soixante mille livres, la Martinique avec les îles de Sainte-Lucie, la Grenade et les Grenadins dont il venait de prendre possession.

Les Anglais, après avoir succédé aux Français dans Sainte-

Lucie, à près d'un siècle de distance, s'étaient vus chassés de cette île par les Caraïbes au bout d'une année; et c'était après leur expulsion que du Parquet avait envoyé un détachement sur le territoire abandonné, et en avait pris possession au nom du roi, en 1650. Dans ce temps, il avait aussi commencé un établissement durable à la Grenade, et y avait laissé pour commandant un de ses cousins nommé Comte. Au mois de septembre de la même année 1650, de Poincy prit possession de l'île de Sainte-Croix, après en avoir chassé les Espagnols. Le 16 août 1651, du Parquet obtint des lettres patentes, confirmant les acquisitions qu'il avait faites avec le titre de lieutenant général pour le roi. Quelques années après, il revendit au comte de Cerillac la Grenade et les Grenadins un tiers de plus que ne lui avaient coûté toutes ses acquisitions ensemble.

Le commandeur de Poincy, par l'intermédiaire de l'ordre de Malte au nom duquel le marché se conclut, acheta, moyennant cent vingt mille livres, la partie française de Saint-Christophe, la partie française de Saint-Martin, et les îles de Saint-Barthélemy, Sainte-Croix et la Tortue, où il avait créé des établissements. Le grand-maître de Malte éleva de Poincy à la dignité de bailli de l'ordre, et le confirma dans sa charge de commandant général des îles. D'autre part, le roi de France approuva, en 1653, la vente faite à l'ordre de Malte, sous la réserve de la suzeraineté et de l'hommage d'une couronne d'or de mille écus à chaque changement de règne.

De son côté, Levasseur, qui s'était acquis à la Tortue un pouvoir absolu, s'autorisant de l'exemple donné par le gouverneur général, s'était fait proclamer par les boucaniers et les flibustiers prince de la Tortue. De Poincy ne trouva d'autre moyen pour se rendre maître de la Tortue que de faire assassiner le prince Levasseur. Les neveux de celui-ci tâchèrent quelque temps de se maintenir dans sa place; mais le prestige avait disparu, et le chevalier de Fontenai soumit peu après l'île de la Tortue, dont on l'avait nommé gouverneur particulier, ainsi que de la côte de Saint-Domingue. En 1654, les Espagnols, profitant pour la seconde fois d'un moment où la plupart des flibustiers étaient en mer, vinrent encore attaquer l'île qui leur servait de retraite, et dans laquelle leur nombre allait toujours croissant. Le chevalier de

Fontenai, réduit à un très-petit nombre d'hommes, se défendit dans son fort avec une grande valeur; mais enfin, trahi par quelques-uns des siens, manquant de navires et de munitions, il fut obligé de capituler; il ne le fit toutefois que de la manière la plus honorable. Les vainqueurs ne jouirent guère plus longtemps de ce second succès que du premier. En 1660 quatre cents boucaniers et flibustiers français, venus de la côte de Saint-Domingue, où ils s'étaient retirés, chassèrent de nouveau les Espagnols de la Tortue, et, cette fois, pour ne les y plus laisser rentrer. La petite île suivit à peu près le sort de la côte de Saint-Domingue, occupée par les Français.

On avait déjà transporté beaucoup de nègres aux Antilles françaises, pour la culture des terres, et leur nombre était dès lors plus considérable que celui des blancs, qui faillirent être massacrés, en 1656, à la Guadeloupe. Pendant que le gouverneur Houël se faisait détester dans cette dernière île par ses exactions, du Parquet se faisait chérir à la Martinique, où il mourut, entouré des regrets publics, le 3 janvier 1658. Après la mort de Boiseret, Houël, par sa tyrannie, excita plusieurs révoltes à la Guadeloupe. Il avait fait mourir de frayeur Boiseret, son beau-frère, et se consumait en efforts pour déposséder les enfants de celui-ci, d'Herblay et de Téméricourt. Secondés par leur oncle, le chevalier Houël, à qui fut concédé la moitié de leurs droits sur la colonie, ceux-ci réussirent à se maintenir, et forcèrent l'usurpateur à signer un traité de partage; on lui laissa toutefois le titre de gouverneur sa vie durant.

Le 31 mars 1660, un an après que la paix avait été conclue avec l'Espagne, une paix fut faite aux Antilles, par l'intermédiaire de Houël, avec les Caraïbes, qui abandonnèrent toutes leurs îles, tant aux Français qu'aux Anglais, à l'exception de la Dominique et de Saint-Vincent, qu'ils se réservèrent pour s'y retirer au nombre d'environ six mille. Ces deux îles furent déclarées neutres.

Peu après mourut à Saint-Christophe, âgé de soixante et dix-sept ans, le bailli de Poincy, personnage souvent fort despotique, mais en revanche magnifique, généreux, administrateur éclairé, habile politique, qui avait commandé aux îles pendant vingt et un an au milieu des plus grandes difficultés. Malgré les résistances de Houël, seul encore il avait su réunir dans ses

mains les fils épars de la colonisation française aux Antilles. Il fut remplacé par le commandeur de Sales, à qui on donna le titre d'administrateur de la seigneurie de Saint-Christophe, chef de la nation française, établi par le roi pour son éminence le grand-maître de Malte (4).

Les côtes occidentales de l'Afrique étaient toujours fréquentées par les Français, qui commençaient à coloniser d'une manière sérieuse au Sénégal.

En septembre 1643, le navire *le Saint-Louis*, capitaine Cocquet, avait déposé à l'île de Madagascar, appelée alors aussi île Saint-Laurent et île Dauphine, avec une douzaine de Français, Pronis et Foucquimbourg, deux agents de la compagnie fondée par Richelieu. Ceux-ci avaient essayé de s'établir dans la baie de Sainte-Luce, sur la côte sud-est de l'île. Dans le cours de l'année 1644, deux navires leur avaient apporté un renfort de cent soixante et dix individus. Mais bientôt la fièvre avait fait de tels ravages parmi les colons de Sainte-Luce, que l'on s'était vu obligé de chercher un asile moins malsain. On crut le trouver dans la presqu'île de Tolang-Hare, qui reçut le nom de Fort-Dauphin. Bien dirigée, cette petite colonie aurait peut-être prospéré; mais l'intelligence de Pronis, son chef, n'était pas à la hauteur de sa charge. La compagnie le reconnut trop tard, et ce ne fut qu'au mois de mai 1648 qu'elle envoya, sur le navire *le Saint-Laurent*, pour le remplacer, un autre de ses agents, nommé Étienne de Flacourt, qui a laissé un curieux ouvrage sur l'île de Madagascar. C'était un homme énergique, éclairé; son système aurait présumablement amené la prospérité dans la colonie, si la compagnie lui avait expédié les secours qu'elle lui avait promis. L'activité de Flacourt se déploya pourtant d'une manière remarquable. Quoique privé de toutes ressources, au milieu d'une population indigène que l'affaiblissement des Français rendait arrogante, et accusé sans cesse par ses administrés, il sut maintenir son autorité et même entreprendre, sur les côtes et dans l'intérieur du pays, des voyages d'exploration.

Il fit aussi quelques expéditions dans la mer des Indes. En 1649, il alla prendre solennellement possession, à cent quarante lieues de Madagascar, d'une île que les Portugais avaient découverte en 1545, et qu'ils avaient nommée Mascasenhas. C'était l'île

Bourbon, où Pronis avait toutefois précédé Flacourt en 1642, et de qui elle avait reçu son nouveau nom.

Malgré les efforts de Flacourt, la colonie de Madagascar allait périr faute d'appui, lorsque le maréchal de La Meilleraie, dans l'intention et l'espérance de se substituer seul aux droits de la compagnie, déjà plus qu'à moitié ruinée, expédia des navires, des hommes et de l'argent au Fort-Dauphin. Les arrangements de ce personnage avec la compagnie ne se terminèrent qu'en 1656; et, dès 1655, Flacourt était reparti pour la France, laissant l'intérim de son gouvernement à Pronis, qui était revenu à Madagascar, et qui y mourut peu de temps après de chagrin. Dans le courant de cette année 1655, un vaste incendie, occasionné par l'imprudence d'un colon, et qui avait fait faire explosion aux canons et à toutes les munitions de défense de la colonie, ruina entièrement une chapelle, des magasins, un corps de garde et seize maisons en charpente de l'établissement Dauphin. Le fort lui-même fut presque anéanti, mais on le releva presque aussitôt. Un officier, nommé Champmargou, prit la conduite de la colonie, en attendant le retour de Flacourt. Celui-ci, après s'être abouché avec La Meilleraie et s'être fait investir, par lettres patentes, du commandement de Madagascar, revenait en effet plein d'espérances et de projets habilement conçus, quand, le 10 juin 1660, il fut attaqué, à la hauteur de Lisbonne, par trois corsaires barbaresques qui lui ôtèrent la vie. Sa mort fut un coup fatal pour la nouvelle colonie. Champmargou eut le commandement définitif de l'établissement du Fort-Dauphin. Ce n'était point un homme sans mérite; mais il eut le tort, funeste à ses administrés, de se montrer jaloux de l'influence acquise sur les populations indigènes de Madagascar par un jeune Français qui naguère, entraîné par le besoin de voir du pays et de courir aventure, s'était fait transporter dans l'île sur les navires du maréchal de La Meilleraie. Ce Français avait nom Levacher, mais on le connut davantage sous son surnom de La Caze. Indigné que ses compatriotes fussent insultés par les souverains du pays, il s'était offert pour commander un détachement dans la partie nord de Madagascar. Ses deux coups d'essai avaient été d'abattre de sa propre main deux des princes les plus puissants de l'île, le premier dans une bataille générale, le second dans un combat sin-

gulier. Trois autres souverains avaient été ensuite défaits par lui. Pendant qu'il excitait l'envie de Champmargou et de quelques autres officiers, qui ne devaient leurs grades qu'à leur naissance, son mérite et sa valeur enthousiasmaient le prince de la vallée d'Amboule, qui lui offrit de venir partager en quelque sorte avec lui la suprême puissance. Mais son absence ne manquait jamais d'être le signal de quelque désavantage pour la colonie du Fort-Dauphin; on y sentait alors que lui seul en avait été le vrai soutien; Champmargou, dans l'extrémité où il se vit souvent réduit, s'adressa plusieurs fois à celui que tout à l'heure il dédaignait, et qui jamais ne manqua, quand il fut appelé, de rendre à ses compatriotes les services de son épée et de son influence (5).

CHAPITRE V.

De 1661 à 1664.

Louis XIV règne par lui-même. — Commencement de l'influence de Colbert sur la marine. — Traités avec diverses nations maritimes. — Réunion définitive de Dunkerque à la France. — Le duc de Beaufort, grand maître, chef et surintendant de la navigation et du commerce. — Guerre contre les corsaires de Barbarie. — Escadre du chevalier Paul. — Campagne navale de 1660. — Exploits du commandeur de Valbelle. — Campagne du chevalier Paul en 1661. — Expédition du chevalier d'Hocquincourt. — Commencement de Tourville. — Campagne du chevalier Paul et du grand-maître Beaufort, en 1663. — Situation des Français dans les deux Amériques.

L'art de choisir d'habiles ministres et de les faire servir à sa gloire comme à celle de la France, fut la plus grande qualité de Louis XIV. Parmi ceux dont il s'entoura aussitôt après avoir cessé d'être sous l'espèce de tutelle de Mazarin, le plus célèbre et le plus digne de l'être fut incontestablement le contrôleur général des finances Colbert, dont l'influence sur la marine en général, par l'intérêt immense qu'il portait au commerce, se fit ressentir dès l'année 1661. A cette époque, l'administration de la marine continuait à être divisée en marine du Ponant et en marine du Levant; la première était encore administrée par Loménie, ayant son fils pour adjoint et survivancier; mais néanmoins elle était sur le point de passer à l'actif Hugues de Lionne, marquis de Fresnes, qui la devait prendre le 20 avril 1663; la seconde était restée à Michel Le Tellier de Chaville, qui s'adjoignit aussi, comme survivancier, son fils François-Michel Le Tellier, marquis de Louvois, si fameux comme ministre de la guerre.

Parmi les actes de la puissance non plus nominative, mais

réelle de Louis XIV, on trouve tout d'abord, comme preuves de l'importance qu'il allait attacher à la marine, quatre traités avec des États maritimes : le premier, en date du 27 avril 1662, portant confédération de vingt-cinq ans, avec les Provinces-Unies; le second avec le Danemarck pour le bien du commerce; le troisième avec la Suède, afin de faire arriver dans les ports de France les bois de construction de la Scandinavie; et le quatrième, signé le 17 octobre de la même année 1662, avec le roi d'Angleterre, Charles II, qui, après la mort de Cromwel, avait recouvré le trône de son infortuné père. C'était habilement se ménager le temps de se reconstituer une force navale imposante. Mais, outre cet avantage, le traité signé avec Charles II acquit d'une manière définitive la ville de Dunkerque à la France. Louis XIV crut, et avec raison, peu la payer au prix de cinq millions de livres. Les Anglais la vidèrent de leurs personnes, le 27 novembre 1662, pour la remettre aux Français; ils en firent autant de Mardick, et généralement de tous les postes qu'ils occupaient, depuis l'alliance de Cromwel avec Mazarin, sur les côtes de Flandres. Les Anglais et les Hollandais virent la cession faite à la France de l'œil le plus jaloux. Mais, sans plus tarder, Louis XIV ordonna qu'on travaillât aux nouveaux ouvrages dont il voulait fortifier Dunkerque, et fit creuser, entre la ville et la citadelle, un bassin assez large pour contenir à flot trente gros vaisseaux de guerre. Ce fut sa réponse aux plaintes amères de l'étranger contre Charles II.

Pendant ce temps, la Méditerranée était le théâtre d'une petite guerre maritime contre les corsaires barbaresques, qui avait à la fois pour but de préparer à la grande guerre et de laisser le champ ouvert au commerce avec le Levant. D'autre part, déjà Louis XIV avait fait passer aux Vénitiens, assiégés dans Candie, un premier secours sous la conduite du chevalier Paul.

Le personnage français le plus éminent par son rang, que l'on vit figurer dans les expéditions de 1661 à 1665, contre les Algériens, les Tunisiens et les Tripolitains, fut François de Vendôme, duc de Beaufort, grand-maître et surintendant de la navigation et du commerce en survivance de son père César de Vendôme. C'était un des caractères les plus originaux de son temps. Il avait joué un rôle actif et marqué dans les troubles de la Fronde; il était entré d'abord dans une cabale dite des *importants*, puis

avait bravé ouvertement le cardinal Mazarin et la reine régente qui pourtant lui avait témoigné une confiance soupçonnée d'aller au delà d'un intérêt ordinaire. Il se piquait de façons si peu chevaleresques, si grossières même, qu'on l'avait vu tourner le dos à la veuve de Louis XIII, ne pas daigner lui répondre, ou ne le faire qu'avec des sarcasmes de corps de garde. La régente, poussée à bout, avait été réduite à le faire enfermer, en 1643, au château de Vincennes; mais il s'en était sauvé en 1649. Il s'était joint ensuite à tous les hauts meneurs de la Fronde, et, devenu, par ses manières, par son langage si en dehors de la cour, l'idole des dernières classes du peuple, il avait tenu à honneur d'être proclamé par elles le *roi des halles ;* puis, ayant pris logement dans la rue Quincampoix, il s'était fait marguillier de l'église Saint-Nicolas-des-Champs, pour être à proximité du centre de son royaume. Cependant, quand les choses avaient commencé à mal tourner pour les frondeurs, Beaufort n'avait pas été des derniers à se rapprocher du gouvernement. C'est alors qu'il s'était vu donner la survivance de grand-maître de la navigation. Mais, en 1652, ses instincts naturellement peu soumis et promptement fatigués de l'inaction, en avaient fait le lieutenant de Condé, quand celui-ci avait recommencé la guerre civile. Bientôt après, Beaufort n'ayant pu s'accorder avec son beau-frère, le duc de Nemours, la querelle avait fini par dégénérer en un duel, dans lequel Nemours était tombé frappé à mort d'un coup de pistolet. Enfin, lorsque l'autorité de Louis XIV avait été universellement reconnue, Beaufort, ce caractère si irritable, si indocile, s'était incliné devant une volonté plus puissante que la sienne; le *roi des halles* avait définitivement abdiqué. Comme il était brave d'ailleurs, entreprenant et grandement porté à courir les périls de la mer, on l'envoya d'abord, en qualité de volontaire, sous le chevalier Paul, occuper sa dévorante activité, jointe à un extrême besoin de paraître, de faire parler de soi, de se singulariser, en combattant les corsaires méditerranéens.

L'escadre du chevalier Paul, composée de quatorze bâtiments, se rendit, le 1er août 1660, devant Tripoli dont elle trouva le port barré par une estacade de navires coulés bas. Le chevalier Paul, obligé de renoncer à combattre, se mit à négocier pour ne pas perdre tout le fruit qu'il espérait de son expédition de ce côté; il

eut le bonheur d'amener le pacha à lui rendre tous les esclaves français, moyennant cent cinquante rixdalers pour chacun d'eux. Il prit ensuite la route de Tunis et arriva, le 8 août, devant cette ville. Aussitôt il débarqua, pour entamer des négociations, un de ses officiers qui lui rapporta que déjà un traité venait d'être signé avec le roi de France, par une autre entremise que la sienne. Sans perdre un instant, le chevalier Paul se rendit de Tunis devant Alger où il prit quelques dispositions préliminaires dans le but de bombarder cette place; mais les vents contraires l'obligèrent à lever la croisière, après avoir reçu à son bord quarante esclaves qui étaient parvenus à se sauver. Il laissa seulement quatre bâtiments dans ces parages et arriva, au commencement de septembre 1660, à Barcelone, avec le gros de son escadre.

Dans ce temps, Valbelle, élevé au rang de commandeur de Malte, entreprit une campagne toute personnelle sur son vaisseau *la Vierge*, construit à ses frais. Il ne faisait pas bon à s'embarquer sur son bord quand on n'avait pas le cœur bien décidé : car, dur pour lui-même et ne s'épargnant pas, Valbelle ne connaissait en campagne que le combat et la victoire. Une relation manuscrite due à un des hommes qui s'étaient embarqués sur le vaisseau *la Vierge*, et qui maudissait le damné capitaine de son ardeur incessante pour le combat, fait foi de cette humeur âpre et belliqueuse de Valbelle (1). Dans cette campagne, le commandeur appuyé par une frégate, enleva dans les parages des îles Baléares, trois corsaires d'Alger; il rencontra ensuite et combattit quatre autres bâtiments de ce pays, en coula deux à fond et força les deux autres à prendre le large.

Au mois de mars de la même année, deux bâtiments français, commandés par les capitaines de Saintot et Cyprien, se défendirent avec tant d'énergie contre sept corsaires d'Alger, qu'ils réussirent, après huit heures de combat, à leur faire prendre le large, malgré leur grande supériorité de nombre, avec perte de plus de quatre cents hommes. Malheureusement ce brillant succès coûta la vie au capitaine de Saintot et à plusieurs de ses braves compagnons.

Les Algériens et les Tripolitains continuant à infester la Méditerranée de leurs courses, ordre fut de nouveau donné au chevalier Paul d'aller les châtier avec une escadre de trois vaisseaux

et un brûlot. Partie de Toulon le 8 février 1661, celle-ci découvrit, le 4 avril suivant, deux vaisseaux algériens, en coula un à fond et s'empara de l'autre qui portait cent cinquante pièces de canon destinées à garnir les côtes de Barbarie. Le chevalier Paul se rendit ensuite à Alger où il fit au dey des propositions d'arrangement qui furent repoussées. L'escadre n'était pas assez forte pour se faire craindre; elle retourna à Toulon sans avoir rien entrepris de plus.

Le principal honneur des expéditions partielles des Français contre les corsaires barbaresques, en 1661, appartint à deux chevaliers français de l'Ordre de Malte. L'un d'eux était un jeune homme à chevelure blonde, aux yeux bleus et mélancoliques, au teint blanc gracieusement carminé, aux traits fins et délicats, un Adonis enfin, comme on l'avait surnommé, l'amour des femmes, en attendant qu'il fût la terreur des ennemis. Né en 1642 d'un seigneur de Normandie, premier gentilhomme de la chambre de Louis XIII et premier chambellan du grand Condé, Anne Hilarion de Cotentin, chevalier, puis comte de Tourville, à peine au sortir de l'enfance, avait voulu servir sur mer l'Ordre de Malte auquel il appartint quelque temps. On l'adressa au chevalier d'Hocquincourt, fils du maréchal de ce nom, qui, dans ce temps, faisait armer à Marseille une frégate de trente-quatre ou trente-six canons (car peu à peu ce genre de navires prenait de l'importance), pour aller en course contre les musulmans; mais d'Hocquincourt, intrépide marin, la première fois qu'il le vit, ne put s'empêcher d'écrire au duc de La Rochefoucauld, parent maternel de Tourville : « Que ferons-nous, sur des vaisseaux armés en course, de ce jeune chevalier, plus propre à servir les dames de la cour qu'à supporter les fatigues de la mer? » Le duc pria le chevalier d'attendre et d'éprouver le jeune homme, avant de porter un jugement sur son compte, et lui prédit qu'il ne serait pas longtemps sans être détrompé. D'Hocquincourt consentit à essayer de Tourville qui s'embarqua sur la frégate corsaire. Celle-ci fit d'abord voile pour Malte; elle s'y arrêta, et l'on descendit à terre pour saluer le grand-maître de l'Ordre, et prendre de lui l'autorisation d'aborder le pavillon de *la Religion*. Elle fut accordée. Sur les entrefaites, un habile marin français, nommé Cruvillier, qui avait une frégate de 24 canons prête à mettre à la voile, offrit à d'Hocquincourt, qui

accepta, de s'associer à lui dans la campagne qu'il entreprenait. Sur la nouvelle qu'ils eurent que deux vaisseaux tripolitains, l'un de 42 canons, l'autre de 34, faisaient de grands ravages dans l'Archipel, ils cinglèrent en toute hâte de ce côté. Mais, chemin faisant, deux corsaires d'Alger furent rencontrés, qui, forts de la supériorité qu'ils se croyaient, commencèrent immédiatement le combat par deux bordées qu'ils envoyèrent aux Français. D'Hocquincourt, après avoir essuyé sans beaucoup de souffrance le feu des ennemis, leur riposta de telle façon, qu'ils ne virent d'autre ressource que dans l'abordage, qui était leur manière la plus ordinaire de combattre, étant toujours inférieurs dans la manœuvre. Mais les Français à l'abordage valaient tous les peuples du monde; et puis, pour parler le langage du temps, le jeune homme au teint de lis et de roses, l'Adonis, était sur la frégate abordée : maniant son sabre avec adresse, à défaut de force, il abattit à lui seul autant d'ennemis que presque tout le reste de l'équipage ensemble; de ceux qui avaient sauté sur le pont, il n'en échappa pas un : ils furent tués ou jetés à la mer. Tourville avait éclipsé jusqu'au chevalier d'Hocquincourt lui-même dans cette action qui n'était que le prélude immédiat d'une autre, et c'était lui qui avait dominé toute la scène. Il était couvert de blessures; mais il tenait de la généreuse nature du lion, qui, loin de s'affaiblir, s'exalte dans son propre sang qu'on fait couler. La victoire des Français semblait assurée, et déjà les vaisseaux algériens, trop heureux qu'on les eût débordés, semblaient se disposer à la fuite, quand les deux corsaires tripolitains qu'ils étaient venus chercher, sortant tout à coup de derrière le cap Matapan, promontoire le plus méridional de la Morée, à la hauteur duquel l'action s'était engagée, les ramenèrent avec une recrudescence de rage au combat. Les Français, déjà si disproportionnés, le furent encore davantage, tant par le nombre que par la force des vaisseaux ennemis, dont deux étaient entièrement frais. Mais la retraite ne convenait ni à d'Hocquincourt ni à Cruvillier. Leur air de confiance en inspira à tous ceux qui étaient sous leurs ordres. Jamais on ne vit plus terrible ni plus sanglante affaire. On se battit à distance pendant plus de trois heures sans discontinuation. La victoire restait indécise; mais la frégate de d'Hocquincourt était

toute désemparée, et avait la moitié de son équipage hors de combat, tandis que l'autre semblait près de succomber à la fatigue. Dans cette position extrême, il jette un coup d'œil pénétrant sur le vaisseau tripolitain qui l'avait jusque-là le plus pressé, remarque à sa manœuvre incertaine, au feu de son artillerie tout à l'heure si vif, maintenant amolli, que quelque chose de particulier venait de s'y passer. « Arrive sur le Tripolitain! » s'écrie-t-il; et tout l'équipage valide de répondre comme un seul homme : « Arrive sur le Tripolitain! » Un coup de gouvernail fait l'affaire. Le corsaire n'était pas préparé à cette soudaine résolution : il fut accroché en un instant. D'Hocquincourt reste à son propre bord pour le défendre; mais un jeune marin le supplée sur le vaisseau abordé. C'est encore Tourville, qui de tout son corps laisse échapper à la fois la sueur et le sang; c'est lui qui s'est élancé le premier par le beaupré sur le pont du corsaire; c'est à sa suite, et enflammés par son exemple, que cinq ou six volontaires et trente matelots résolus sont venus prendre les Tripolitains à la gorge. Le coup d'œil de d'Hocquincourt avait admirablement jugé : le capitaine du vaisseau ennemi avait été tué; il ne restait plus à bord qu'un seul officier pour plus de deux cents hommes; l'incertitude et le désordre s'étaient par suite introduits : c'était la cause du dérangement de manœuvre et d'affaiblissement de feu qu'il avait remarqués. Toutefois il y a encore sur le pont six Tripolitains environ contre un Français, et il faut toute l'ardeur de Tourville et celle qu'il inspire pour les abattre; c'est un massacre inexprimable de musulmans. Enfin, après une heure de combat, il n'en resta pas un; et Tourville, les deux pieds dans des ruisseaux de sang, ayant peine à se dégager des membres amoncelés, des tronçons de corps qui encombrent le pont, d'un geste triomphateur annonce à d'Hocquincourt que le vaisseau corsaire est à lui. Voilà comment répondait à la lettre de son capitaine le jeune efféminé, l'Adonis, le Céladon de la cour. Jamais si radieuse vengeance n'avait été tirée d'un jugement précipité. Le brave d'Hocquincourt, confessant avec enthousiasme son erreur, salua Tourville lieutenant du vaisseau qu'il venait d'emporter si vaillamment. Cruvillier, de son côté, coulait à fond un vaisseau algérien avec lequel il était depuis longtemps aux prises. Les deux corsaires restant cherchèrent leur salut dans une fuite

qui, heureusement pour eux, fut protégée par le mauvais état des deux vaisseaux français.

Le vaisseau tripolitain enlevé par Tourville, conduit à l'île de Siphanto, l'une de celles de l'Archipel, ne tarda pas à être armé. Le commandement en fut donné au chevalier d'Artigni, qui avait servi comme second de d'Hocquincourt dans cette campagne, et qui eut le jeune vainqueur pour lieutenant. On le fit servir sur-le-champ contre ceux qui l'avaient construit, et il alla en course avec les frégates de d'Hocquincourt et de Cruvillier. A peine avaient-ils tous trois repris la mer, que l'on découvrit trois voiles, dont deux turques et l'autre une prise que ces corsaires avaient armée pour s'en servir au besoin. Les corsaires de Tunis, abusés par l'aspect du vaisseau tripolitain que montaient d'Artigni et Tourville, s'avancèrent avec confiance vers les Français, croyant avoir affaire à des musulmans. Le voile ne se leva pour eux que quand l'heure de reculer fut passée. Qu'on le voulût ou non, il fallait combattre, et combattre à mort. Le vaisseau de d'Artigni, celui qui avait été cause de la méprise des Tunisiens, se trouvait en avant de ceux de d'Hocquincourt et de Cruvillier; ce fut avec lui que s'échangea le premier choc. Les vaisseaux corsaires étaient plus forts en canons et surtout en hommes; selon leur habitude, ils essayèrent d'en venir tout de suite à l'abordage, fondant leur espérance sur le nombre de ceux qui les montaient et qui tous étaient armés jusqu'aux dents. On jugea convenable d'abord de les maintenir au large par un feu des plus actifs et des plus habilement servis. Il y avait deux heures que le combat durait entre les corsaires et les vaisseaux français, quand le capitaine d'Artigni, homme de valeur et d'expérience, fut tué d'un coup de canon. Le lieutenant Tourville prit sa place avec une espérance passionnée de le venger. Mais au moment où il semble près de fixer la victoire, on lui donne avis que son vaisseau fait une si large voie d'eau, que les pompes sont inutiles et qu'il n'y a plus qu'à se rendre ou à couler bas. Tourville, qui ne sait pas et ne veut pas savoir ce que c'est que de se rendre, est saisi d'une idée aussi prompte que le danger est imminent. « Amis, abordons! » Alors a lieu un spectacle que la plume ne peut qu'affaiblir en le produisant. Un bizarre échange s'opère. Tandis que Tourville et les siens, au nombre de quatre-vingts, envahissent

le vaisseau tunisien, cent cinquante Turcs envahissent le sien propre. C'était bien ainsi que Tourville l'avait espéré. A peine sont-ils sur son pont occupés au pillage, que la voie d'eau s'élargit comme un gouffre et les submerge tous en un clin d'œil. Cependant il restait encore assez de Tunisiens à bord du vaisseau sur lequel Tourville était passé avec son monde, pour que la lutte y fût acharnée et quelque temps indécise. Un bruit sourd se fait entendre, sortant de l'écoutille; Tourville l'a surpris avec bonheur : sans nul doute ce sont de malheureux esclaves chrétiens qui s'efforcent d'échapper à leurs chaînes pour venir en aide à leurs frères. Enfoncer les écoutilles à coups de haches, rendre ces infortunés à la liberté, est, sur l'ordre de Tourville, l'affaire d'un instant; ils surgissent au nombre de plus de cinquante, et leur secours détermine l'entière défaite de l'ennemi. Tourville a remplacé d'une manière merveilleuse son vaisseau tripolitain par un vaisseau tunisien meilleur. Il avait été fait lieutenant du premier; il est fait capitaine du second. Quel homme jamais avait mieux conquis ses grades? D'Hocquincourt et Cruvillier, avec leurs frégates, avaient fait éprouver de grands ravages à leurs adversaires; mais ceux-ci parvinrent à s'échapper à la faveur de la nuit.

En 1662, le gouvernement de Louis XIV envoya contre Alger une escadre de huit vaisseaux et quatre brûlots, sous le commandement en chef du duc de Beaufort, qui fut obligé de revenir après une inutile croisière.

Tourville fut plus heureux. Il montait, cette année, le bâtiment qu'il avait enlevé aux musulmans dans la campagne précédente et un corsaire napolitain, nommé Carini, s'était joint à lui, quand il rencontra, à la hauteur de l'île ionienne de Caprera, trois vaisseaux turcs. Tourville en laissa venir un à l'abordage, comme le lui avait enseigné d'Hocquincourt, et n'empêcha point les musulmans de passer sur son pont. Mais dès qu'ils y furent en nombre suffisant pour son dessein, il tomba dessus, en fit un épouvantable massacre, et força tous ceux qu'il ne tua pas à se rendre. La même manœuvre fut employée et lui réussit pareillement pour un second vaisseau ennemi. Après ce double triomphe et s'être assuré d'un des bâtiments vaincus, il s'aperçoit que Carini est en danger, cingle à son secours, le délivre et mal-

traite tellement le troisième vaisseau turc, que, désespérant de pouvoir échapper, celui-ci se fait sauter.

Après cette campagne, Tourville alla mouiller à Venise. Il ne tarda pas à en partir, la même année, avec le corsaire Carini et un chevalier italien nommé Marini, que l'on avait fait capitaine de la dernière prise. On signala quatre voiles turques. Tourville disposa aussitôt un petit ordre de bataille, donnant la droite à Carini, la gauche à Marini, et prenant le centre pour lui. A dix-neuf ans à peine, on le voyait déjà préluder au rôle de chef d'escadre. Deux des vaisseaux turcs réunissent contre le sien tous leurs efforts. Tourville juge à propos cette fois de ne pas laisser l'ennemi aborder le premier, jette les grappins, s'élance sur un des vaisseaux turcs et l'enlève après avoir entassé morts sur morts autour de lui. Il lâche ensuite sa bordée à un second vaisseau, le met hors d'état de se défendre, l'aborde à son tour et l'enlève comme le premier. Carini, moins heureux, venait d'être tué, et son vaisseau, abordé, était sur le point de tomber au pouvoir des musulmans. Par un reste de bonheur, Tourville n'était pas loin; il force de voiles, arrive sur le bâtiment chrétien et entre dedans pour le disputer aux Turcs; le pont se divise en deux camps, mais Tourville fauche avec tant de fureur dans celui de l'ennemi, que bientôt on n'y voit pas un Turc qui ne soit ou mort ou mutilé. Le vaisseau musulman, qui tout à l'heure triomphait, déborde au plus vite et s'échappe; un autre gagne le large avec la même précipitation. De cette dernière action deux prises étaient restées à Tourville. Le voilà maintenant à la tête d'une véritable escadre, conquise tout entière par sa valeur et à la tête de laquelle il alla mouiller successivement à Céphalonie, à Zanthe, puis à Malte où on le reçut avec des acclamations extraordinaires. Là il retrouva le chevalier d'Hocquincourt, dont il s'était séparé depuis quelque temps et qui, moins favorisé que lui, et n'ayant pas fait de prises dans la dernière campagne, éprouvait un peu de mauvaise humeur d'être en quelque sorte éclipsé par un si jeune homme. Mais Tourville eut l'attention délicate de lui enlever tout prétexte de jalousie, en reportant sur ses leçons tous les succès qu'il venait d'obtenir sans son concours.

Ils firent ensemble une nouvelle campagne en 1663, ayant six bâtiments sous leurs ordres. Six corsaires algériens vinrent les

attaquer. D'Hocquincourt était tombé malade; Tourville fut le principal chef et acteur de ce nouveau drame. Son vaisseau, qui était excellent voilier, serra le plus gros des six bâtiments algériens, et l'accrocha. Ce fut encore un abordage au bout duquel le vaisseau ennemi devint la proie de Tourville. A ce spectacle les autres n'eurent garde de s'exposer à un sort pareil et ne s'occupèrent que de l'éviter par la fuite. La mauvaise santé de d'Hocquincourt engagea la petite escadre victorieuse à retourner promptement à Malte.

Une escadre de six vaisseaux de guerre et d'une flûte-magasin partit encore de Toulon cette année, dans le but de réprimer les courses des Barbaresques. Le chevalier Paul la commandait, ayant sous ses ordres Duquesne, d'Almeras, Des Ardens, Beaulieu et Fricambault. Arrivé en rade de Tunis, le 13 mars, Paul donna ordre aussitôt au capitaine Des Ardens de conduire son vaisseau, la nuit venant, à une portée de mousquet d'un gros bâtiment algérien qui se trouvait sous la protection des forts de la Goulette, et de l'enlever ou de le détruire, tandis que l'enseigne de Bethomas, avec quatre chaloupes armées et chargées de matières combustibles, irait droit à deux autres bâtiments, dont une prise hambourgeoise, dans la même situation, pour les incendier, si on ne pouvait les prendre. Cette double commission, rendue extrêmement périlleuse par l'artillerie des forts qui tirait à fleur d'eau et par un feu de mousqueterie très-vif, fut accomplie avec un plein succès; les trois bâtiments étant échoués, on ne put s'en emparer; mais le vent porta jusque sur les maisons des Tunisiens la fumée de l'incendie qui les consuma, sans perte pour les Français d'un seul homme. Après cette exécution, le chevalier Paul continua sa croisière avec une activité qui multipliait ses forces. Se trouvant momentanément seul avec son vaisseau *l'Hercule*, il rencontra, le 12 mai, des navires corsaires de Tunis, dont le nombre augmenta successivement jusqu'à vingt-cinq. Après une lutte magnifique d'un jour entier, il échappa à la foule croissante des ennemis par un stratagème. Il fit placer, pendant la nuit, un fanal allumé au haut du mât de sa chaloupe qu'il laissa ainsi sur la route qu'indiquait le vent, et, dans le même temps, il fit prendre une route différente à son vaisseau dont les fanaux étaient éteints. Les corsaires tunisiens

furent singulièrement désappointés, au lever du jour, de ne plus trouver devant eux qu'une pauvre chaloupe abandonnée. Échappé si habilement à ce péril, le chevalier Paul découvrit, le 18 juin suivant, un vaisseau ennemi qui, espérant le surprendre, mit en un instant sa chaloupe à la mer pour l'aborder, à la faveur du calme, et sauter à son équipage; mais l'œil de l'expérimenté marin avait été aussi prompt que le projet de ses adversaires. Paul a déjà détaché ses propres chaloupes pour couper le chemin à celle de l'ennemi. La première des chaloupes françaises, commandée par l'enseigne de Bethomas, qu'accompagnent seulement le chevalier de Chamilly et les cinq mousquetaires Dufour, Mousset, La Gorse, Durot et Desnos, joint bientôt la chaloupe corsaire, l'aborde et l'enlève, avec trente-cinq Turcs qui la montent, après un terrible combat corps à corps. Pendant ce temps, le chevalier Paul en personne s'emparait du vaisseau des ennemis. Dans la même campagne, il prit le vaisseau vice-amiral d'Alger, portant une cargaison estimée à plus de trois cent mille livres et monté par un redoutable chef de corsaires, nommé Trik.

L'escadre française avait plus souffert de la violence des vents que du canon des ennemis. Le chevalier Paul la ramenait à Toulon pour la réparer, quand il rencontra, en vue de ce port, le duc de Beaufort sur les galères du roi; le grand-maître de la navigation rentra aussitôt pour attendre que les vaisseaux fussent en état de reprendre la mer, ce que l'activité du chevalier Paul et de Duquesne rendit possible en très-peu de temps. Le grand-maître et le chevalier Paul firent alors une campagne en commun dans laquelle le premier s'instruisit aux leçons du second. Ils livrèrent bataille, le 1er juillet 1663, à un grand nombre de corsaires d'Alger, qui s'étaient assemblés dans l'espérance de prendre leur revanche de leurs récentes défaites partielles. Plus de vingt bâtiments algériens furent coulés bas; le vaisseau-amiral de la régence fut pris et amené en France. Après cette victoire signalée, le duc de Beaufort ramena les galères à Toulon pour les faire radouber, pendant que les vaisseaux continueraient leur croisière. Dès le 15 juillet, le grand-maître allait rejoindre ceux-ci, dans le golfe de Palma, avec six galères et treize grandes barques chargées de vivres. Vivonne, destiné à une belle célébrité maritime, accompagnait Beaufort. Le 2 août, galères et vais-

seaux ensemble quittèrent le mouillage de Palma; tous se rendirent en peu de jours devant Alger où les deux chefs de l'expédition, Beaufort et Paul, se promettaient de brûler, pendant la nuit, les derniers vaisseaux de la régence qui s'étaient retirés dans le Môle. Leurs mesures étaient bien prises, leurs moyens bien conçus; mais les pilotes firent fausse route, et les Algériens, ayant aperçu à la pointe du jour la flotte française, donnèrent l'alarme et firent manquer le coup. Survint ensuite un si gros temps que l'escadre fut dispersée, eut beaucoup de peine à éviter d'être affalée à la côte et ne gagna, qu'avec de grandes difficultés le port de Formentera. Le lendemain toutefois, le chevalier Paul poursuivit deux bâtiments des corsaires, dont l'un avait trente canons et dont l'autre était une flûte d'origine anglaise; le premier fut brûlé par ceux-là même qui le montaient et qui furent pour la plupart noyés; la flûte se rendit avec soixante Turcs qui s'y trouvaient. Les vaisseaux se réunirent de nouveau aux galères dans le port d'Ivica, avec dessein de continuer la campagne; mais il fut impossible à cette flotte de tenir plus longtemps la mer en raison des tempêtes par lesquelles elle était incessamment assaillie dans les parages d'Alger, et force lui fut de revenir croiser du côté de Majorque. Le 12 septembre, le duc de Beaufort, avec les six galères qu'il commandait plus particulièrement, prit, aux abords de la Ciotat, un navire d'Alger monté par cinquante Turcs et peu après rentra dans le port de Toulon.

Les colonies françaises, tout à l'heure appelées à un si grand progrès, ne firent que se maintenir jusqu'à l'année 1664. A cette époque, les Indiens qui habitaient les côtes de la Baie d'Hudson, ayant appris, par Jean Bourdon, qu'une nation étrangère existait dans leur voisinage, envoyèrent à travers les terres quelques-uns d'entre eux à Québec, pour y nouer un négoce. En 1661, le vicomte d'Argenson qui fut peu après remplacé au Canada, chargea La Vallière, gentilhomme de Normandie, Denis Guyon, Després-Couture, François Pelletier, et les PP. jésuites Drueillettes et Dablon, d'aller, par terre, à la découverte de la baie, avec des Indiens des bords du Saguenay pour guides. L'expédition partit au mois de mai 1661 de Québec, et au mois de juin suivant de Tadousac. Elle entra avec quarante

canots dans le Saguenay, remonta cette rivière, et après avoir franchi plusieurs rapides, fait de fatigants *portages*, ses canots et ses bagages sur le dos, pour tourner les chutes d'eau insurmontables à l'aviron et passer les terres d'une rivière ou d'un lac à l'autre, elle arriva au Long-Lac, puis au lac Saint-Jean, long de trente lieues sur dix de large, au delà duquel aucun Européen n'était encore allé. Douze rivières y avaient leur embouchure, et une seule, le Saguenay, en sortait. On entra dans une de ces rivières, que l'on appela le Saint-Sacrement, nommée Piecougagamis; elle était large, belle et entrecoupée d'îles verdoyantes; mais elle offrait de nombreux rapides, ainsi que des cascades. Les *portages* recommencèrent; enfin, après avoir passé encore plusieurs lacs, on arriva du côté du lac Nekoubau, à quarante-neuf degrés de latitude. Mais ce fut le terme de l'expédition; les guides indiens, ayant ouï dire que les Iroquois avaient porté jusque par ces côtés la terreur de leurs armes, communiquèrent leurs craintes à ceux dont ils dirigeaient la route, et déclarèrent d'ailleurs, quoique un peu tard, qu'ils ne connaissaient plus bien les chemins. L'expédition revint en conséquence à Québec (2)

Il y avait toujours des Français qui pensaient à la Guyane. En 1663, un maître des requêtes et intendant du Bourbonnais, nommé Le Fèvre de La Barre, qui fut par la suite gouverneur du Canada, communiqua au contrôleur général Colbert, le plan d'une nouvelle compagnie pour la colonisation de Cayenne. Colbert seconda de tous ses efforts Le Fèvre de La Barre; il fit accorder à sa compagnie, sous le nom de France équinoxiale, tout le pays situé entre l'Amazone et l'Orénoque, ainsi que les îles en dépendant. Une escadre aux ordres de Prouville de Tracy, nouvellement nommé gouverneur général des possessions françaises en Amérique, fut chargée d'expulser les Hollandais ou autres Européens qui s'étaient établis à Cayenne, et de mettre La Barre en possession du pays. On verra bientôt les conséquences de l'expédition de Prouville de Tracy, laquelle ne concernait pas seulement la Guyane, mais encore les Antillles (3).

CHAPITRE VI.

De 1664 à 1669.

Colbert, restaurateur de la marine, en a tout d'abord les travaux, et de Lionne la signature, concurremment avec Le Tellier, marquis de Louvois. — Préoccupation de Colbert en faveur du commerce. — Canal du Midi ou du Languedoc. — Système colonial de Colbert. — Compagnies des Indes-Occidentales et Orientales. — Le marquis de Tracy, gouverneur général des établissements français en Amérique. — Le marquis de [illegible], gouverneur [illegible] des Indes-Orientales. — Situation des Français à Madagascar. — Établissement à Surate. — Commencements de l'Orient, à présent Lorient. — Vues de Colbert sur les compagnies de commerce maritime. — Encouragement aux armateurs. — Colbert entraîne l'État à reconstituer une marine militaire, pour la protection du commerce maritime. — Le Roux d'Infreville et Colbert de Terron, intendants de la marine. — Les constructeurs Rodolphe, [illegible] et [illegible]. — Projets d'établissements maritimes à Brouage, à Soubise et à Tonnay-Charente. — Grands travaux au Havre de Grâce. — Nouveaux exploits de d'Hocquincourt et de Tourville. — Expédition de Cherchell. — Année 1665. — Grands armements. — Escadre de Duquesne dans le Ponant. — Création de l'arsenal de Brest. — Escadres de Beaufort et du chevalier Paul. — Continuation de la guerre contre les corsaires barbaresques. — Dernières courses de d'Hocquincourt et de Tourville. — Mort de d'Hocquincourt. — Ordres du roi pour l'enrôlement des matelots. — Politique incertaine de Louis XIV à l'occasion de la guerre entre l'Angleterre et la Hollande. — Ordres expédiés aux colonies. — Ordres du roi pour que Colbert soit reconnu comme spécialement chargé des affaires de la marine. — Déclaration de guerre de Louis XIV à l'Angleterre. — Situation de la marine française à ce moment. — Question du pavillon et du salut. — Création du port de Rochefort, en 1666. — Ouvertures faites à Louis XIV pour la conquête de l'Irlande. — [illegible] de Louis XIV [illegible]. — Causes de la guerre entre la Hollande et l'Angleterre. — Batailles entre les flottes de ces deux nations. — Rôles de quelques gentilshommes français à bord de la flotte de Hollande. — Flotte de Beaufort. — Instructions de Colbert au sujet de cette flotte. — [illegible] à Rochefort, sans avoir combattu. — Mission du président de la Reynie sur toute l'étendue du littoral de France. — Acquisitions de vaisseaux en Hollande et en Danemarck. — Guerre ouverte entre les Français et les Anglais aux colonies. — Les Anglais [illegible] Saint-Christophe. — Campagnes navales de Lefebvre de La Barre, en 1666 et 1667. — Conquête de plusieurs colonies anglaises. — Paix de Bréda. — Création du port de Cette, en 1667. — Guerre avec l'Espagne, au sujet des Pays-Bas. — Expéditions des flibustiers d'Amérique contre les Espagnols. — Paix d'Aix-la-Chapelle. — Dernières expéditions du chevalier Paul. — Guerre de Candie. — Mort ou disparition du grand-maître Beaufort. — Duquesne à Brest. — Premier voyage connu d'un navire français autour du monde.

Mazarin, à ce suprême moment où l'homme même le plus accoutumé à la ruse méprise des détours pour lui désormais stériles, et laisse échapper de ses lèvres la vérité toute nue avec son dernier soupir, Mazarin, au lit de mort, avait dit à Louis XIV : « Je vous dois tout, Sire ; mais je crois m'acquitter en quelque

sorte avec Votre Majesté, en lui donnant Colbert.» En effet, de tous les hommes d'État que le cardinal italien avait devinés, élevés et formés fort heureusement sur un autre modèle que le sien, Jean-Baptiste Colbert, né à Reims, le 29 août 1619, d'une famille de négociants, était le plus noble ouvrage d'un ministre qui, à de très-remarquables qualités, avait joint bien des défauts, et qui, pour quelques hommes heureusement choisis et poussés par lui, avait produit et secondé bien des coquins. On peut dire que les mouvements honnêtes et rangés que Mazarin avait eus dans quelques rares circonstances, et particulièrement à la fin de sa carrière, en fait de finances, lui avaient été inspirés par Colbert. Louis XIV, résolu à gouverner par lui-même après la mort du cardinal, avait néanmoins donné toute sa confiance au protégé de celui-ci, et, s'il ne l'avait point élevé au rang de premier ministre, ni même de surintendant de ses finances, c'est qu'il avait pris le parti de supprimer ces hautes charges. Il l'avait donc simplement nommé, en 1661, contrôleur général; sous ce titre modeste, il lui avait accordé une puissance plus grande qu'aucun surintendant ne s'en était encore vu. On a beau vouloir s'en défendre, un homme de vrai génie politique domine toujours ce qui l'environne, et inculque ses pensées à tous les esprits qui sont là pour l'entendre; le malheur des grands hommes est de ne pas pouvoir se faire entendre dans leur cabinet de tous ceux qu'ils sont chargés de gouverner. Colbert atteignait les affaires du commerce par les finances qui se répandent sur tout; et, par le commerce, bien que Hugues de Lionne, éminent homme d'État aussi, eût dans ses attributions la marine du Ponant, et le jaloux marquis de Louvois dans les siennes la marine du Levant, il atteignait déjà les affaires maritimes. Le commerce, il l'aimait par ses souvenirs de famille; il le connaissait, en ce qui concernait la France, pour l'avoir étudié dans ses voyages, province par province, ville par ville, port de mer par port de mer; et, en ce qui concernait l'étranger, pour s'être fait faire des relations détaillées, minutieuses, par des voyageurs habiles et véridiques. Il s'était entouré des négociants les plus intègres et les plus habiles; il les interrogeait; il coordonnait, en les rédigeant, leurs pensées et les siennes; et c'est ainsi qu'il arriva à recueillir une législation commerciale destinée à faire la

gloire du ministre et la richesse de l'État. Il préparait pour la France un code marchand ; il formait une chambre générale d'assurance en faveur des villes maritimes, et, dès 1664, il créa un conseil de commerce au sein du conseil privé du roi, où les plus habiles négociants furent appelés à discuter les causes de la prospérité nationale. Tout en encourageant l'agriculture, il accordait une protection spéciale aux grands établissements manufacturiers. Pendant qu'il faisait ouvrir de nouvelles routes et réparer les anciennes pour faciliter les rapports commerciaux des habitants du pays entre eux, il projetait le canal de Bourgogne, et accueillait avec une admiration raisonnée le nouveau plan de Pierre-Paul de Riquet, pour ouvrir une communication entre les deux mers qui baignent les côtes de la France.

Ce fut en 1664 que commencèrent les travaux du canal du Midi ou du Languedoc, s'étendant du voisinage de Toulouse, sur la Garonne, à l'étang de Thau dans la Méditerranée, travaux gigantesques, dont la pensée et l'exécution suffiraient à illustrer, avec son inventeur, un ministre et un roi. Il s'agissait d'opérer sur une longueur d'environ cinquante-cinq lieues, dans un pays qui présentait des difficultés de tout genre. De huit à douze mille ouvriers par jour, pendant quatorze années, furent employés à cette prodigieuse entreprise, qui permit de voir des bâtiments, partis du niveau de la mer, traverser les terres hautes du Languedoc, et transporter environ soixante et quinze mille tonneaux par an de la Méditerranée à l'Océan, ou de l'Océan à la Méditerranée.

Colbert ne s'occupait pas moins du commerce extérieur que du commerce intérieur. Il comprit et élargit même le système colonial de Richelieu. Il voulut qu'on fortifiât les colonies et qu'on y entretînt des troupes; il fit tout ce qu'il put pour ne mettre à leur tête que des gouverneurs et intendants à la fois habiles, actifs et intègres. Il ne se plaignait jamais des premiers frais d'établissement, persuadé que l'État les regagnerait dans la suite par l'augmentation du commerce. Il pensa qu'il serait plus convenable d'envoyer en Amérique une escadre fixe qui y resterait trois ans, avec un bon commissaire pour pourvoir sur les lieux à ses besoins, que d'y envoyer tous les ans des vaisseaux qui coûtaient beaucoup et perdaient un temps considérable en

voyages. Il ne s'occupa pas que du sort des maîtres; il porta aussi son attention sur celui des esclaves. Ne pouvant songer dans ce temps à interdire la traite des nègres ni l'esclavage dans les colonies, il voulut du moins rendre ces abus moins flétrissants pour l'humanité. Il prépara les éléments du code noir, qui établissait les obligations des maîtres envers leurs esclaves, et chargeait le ministère public de poursuivre les oppresseurs.

L'année 1664, qui vit commencer tant de grandes choses, fut aussi témoin, au mois de mai, de la création des deux compagnies des Indes, dans lesquelles devaient venir se fondre la plupart de ces petites compagnies manquant à la fois de moyens et de portée, dont on a vu précédemment les peu fructueux essais.

La compagnie des Indes-Occidentales, qui n'eut pas plus de dix ans de durée, avait dans son partage la seigneurie de tout ce que les Français possédaient dans le nord et au centre de l'Amérique, à la condition de le peupler et de l'améliorer, avec le privilége exclusif d'y faire le négoce et d'y introduire des nègres pour y défricher les terres; à l'effet de quoi il fut dévolu à elle seule de faire la traite des noirs à la côte de Guinée. Les Antilles françaises durent être rachetées de leurs divers propriétaires, en vertu d'un arrêt du conseil du roi, daté du 17 avril 1664. Dans les vues de Colbert, le commerce aux îles de l'Amérique et à la côte de Guinée n'était pas interdit aux particuliers; mais ceux-ci ne pouvaient le faire sans la permission de la compagnie, qui leur délivrait même les congés nécessaires à cette navigation. Peu de temps après, par arrêts du conseil d'État du 10 septembre 1668 et du 12 juin 1669, il fut réglé que la compagnie ne délivrerait plus les congés et que, sur ses permissions, il serait expédié des passe-ports du roi. Un des motifs de la formalité des passe-ports du roi fut de connaître ainsi l'étendue du commerce que les particuliers pouvaient faire dans les îles, afin de régler là-dessus le temps de l'existence de la compagnie, qui ne devait être qu'un établissement passager. Un autre motif plus grand fut d'empêcher les étrangers de partager ce commerce avec les Français; parce qu'au moyen de permissions clandestines, la compagnie livrait le commerce des îles aux étrangers, ce qui occasionna encore d'autres mesures pour mettre obstacle à cet abus. La compagnie des Indes-Occidentales n'accorda d'abord la permission de

trafiquer aux îles de l'Amérique et aux côtes de Guinée, qu'à la condition que les armateurs lui paieraient six livres par tonneau du port de chaque navire pour aller, et cinq pour cent en nature de marchandises de retour du cru du pays. Ces deux droits furent supprimés, le premier en 1669, le second en 1671, en ce qui concernait le transport des nègres; dans la dernière de ces années, le droit de cinq pour cent fut réduit à trois sur toutes choses, et il y eut même exemption complète de tous droits de sortie et autres pour les marchandises destinées à l'Amérique. Les armateurs furent tenus, à chaque voyage de leurs navires, de transporter aux colonies des habitants, et des bêtes telles que chevaux et vaches; cette obligation ayant été peu à près levée, on fut bientôt obligé d'y revenir, en raison des besoins croissants des îles.

Le marquis Prouville de Tracy, avec l'escadre dont on a parlé à la fin du chapitre précédent, avait non-seulement mission de reprendre Cayenne sur les Hollandais, mais, chose plus importante, d'assurer aux Antilles les conséquences des résolutions prises à Paris, et de chasser les Anglais de la Martinique et de Sainte-Lucie dont ils venaient de s'emparer. Cette escadre, partie de La Rochelle avec quelques troupes, et les nouveaux colons que Le Fèvre de La Barre destinait à la Guyane, commença par déposer ceux-ci à Cayenne. A sa vue, et témoins de la volonté de coloniser de Le Fèvre de La Barre, les Hollandais, au mois de mai 1664, ne jugèrent pas possible de se défendre, firent leur soumission aux Français et livrèrent le fort Capereaux dont on changea le nom en celui de Fort-Louis. Après quoi, le lieutenant général pour le roi des établissements français dans l'Amérique, vint aux Antilles avec l'escadre et les troupes qu'elle portait. Après avoir promptement expulsé les Anglais de la Martinique et de Sainte-Lucie, il paya cent vingt mille livres tournois aux héritiers Diel du Parquet pour l'acquisition de ces deux îles; pareille somme aux héritiers Boiseret pour la moitié de la Guadeloupe et la totalité de Marie-Galande et de la Désirade; cent mille livres tournois au comte de Cerillac pour la Grenade et les Grenadins; on acheta aussi de l'Ordre de Malte les îles de Saint-Christophe, Sainte-Croix, Saint-Martin, Saint-Barthélemy et la Tortue. Houël seul s'obstina à ne pas vendre sa moitié de la Guadeloupe; mais il ne lui en fallut pas moins remettre son gouvernement, qui fut confié à un commandant pour le roi et la

nouvelle compagnie, nommé du Lion. La Martinique eut aussi son commandant particulier dans la personne de Clodoré. Peu de temps après Bertrand d'Ogeron fut appelé au commandement de la Tortue et côte de Saint-Domingue; il s'occupa, avec une admirable persévérance, et malgré des obstacles sans nombre, de coloniser sur cette côte et d'y fixer, dans ce but, les flibustiers, qui abandonnèrent en effet peu à peu la petite île de la Tortue; on vit se créer à Saint-Domingue les établissements du Cap-Français, du Port-de-Paix, de Léogane et quelques autres moins importants. Dans l'Amérique du Nord, le Canada eut aussi son commandant pour le roi et la compagnie des Indes-Occidentales, dans la personne du comte de Courcelles; l'Acadie, dans celle de du Coudray, ainsi que l'île de Terre-Neuve.

La compagnie des Indes-Orientales, constituée par lettres patentes de Louis XIV du 26 mai 1664 et qui devait survivre avec éclat à son fondateur, eut dans son domaine le commerce avec les contrées de l'est de l'Afrique et de l'Asie. L'établissement du Fort-Dauphin de Madagascar, île où, pour le dire en passant, La Caze était devenu l'époux de la reine d'Amboul, fut acheté des héritiers du maréchal de La Meilleraie, et destiné à devenir le berceau de la nouvelle association et de la puissance française dans les Indes. Le premier gouverneur pour le roi et la compagnie des îles Dauphine (Madagascar) et Bourbon, fut le marquis de Mondevergue, qui n'arriva au Fort-Dauphin, avec quelques nouveaux colons, qu'en 1667. Colbert donna lui-même d'excellentes instructions pour la colonie de Madagascar; elles recommandaient, entre autres choses, sous les peines les plus sévères, une grande moralité, le respect des femmes et des propriétés, quelles qu'elles fussent, de ne point réduire à l'esclavage les habitants du pays, de les traiter humainement, et de ne les jamais ni outrager ni molester; elles recommandaient aussi à toutes personnes de ne jamais former de partis séparés, ni d'attroupements pour aller à la guerre contre les originaires du pays, sans ordres supérieurs. Mais, d'une part, ces sages règlements devaient avoir trop loin de la métropole leur mise à exécution, pour que Colbert pût s'assurer à temps de la manière dont on les suivrait, et, d'autre part, malheureusement pour des colonies naissantes, le marquis de Mondevergue n'avait ni une tête ni une énergie capables de

les maintenir dans leur lettre et dans leur esprit. Rien ne se forma de solide, tout périclita à Madagascar sous ce gouverneur que l'on fut bientôt obligé de rappeler en France, où il mourut, à Saumur, prisonnier d'État. Depuis l'explosion qui avait détruit quelques années auparavant en grande partie l'établissement du Fort-Dauphin, on s'était surtout attaché à rétablir le fort. C'était, d'après la *Description de l'Univers* de Mannesson-Mallet, géographe contemporain, un carré long de vingt-cinq toises de longueur, sur vingt de largeur. Des quatre angles, il n'y en avait que trois qui fussent couverts chacun d'un bastion. Le quatrième se rencontrait sur le roc escarpé; de sorte que cet angle était suffisamment défendu par une tour qu'on y avait élevée. Le côté qui regardait la mer était aussi en précipice, et soutenu par une plate-forme où il y avait toujours des pièces en batterie. Cette enceinte renfermait le logement du gouverneur, flanqué de deux grosses tours bâties de pierres de taille: l'une destinée à servir de prison, l'autre de salle d'armes. Les rades et les ports les plus assurés et les plus fréquentés à Madagascar, toujours au rapport du même géographe contemporain de cette époque, étaient le Port-au-Prince, ceux du Fort-Dauphin, du Tonnerre, des Bretons, de Saint-Augustin, de Saint-Vincent, de Nansio, de Saint-André et le Rond.

Un négociant nommé Caron, qui avait vieilli au service de la compagnie hollandaise des Indes, mais qui, ne s'étant pas trouvé suffisamment récompensé par elle, l'avait ensuite quittée pour s'attacher à la compagnie créée par Colbert, proposa de faire un établissement français à Surate, sur la côte même du continent de l'Inde; choisi pour l'un des trois directeurs généraux de la compagnie dans l'Inde, avec Baron, ancien consul à Alex, et Blot, il s'établit en effet, vers 1668, à Surate, pour en faire le centre des opérations de ses nouveaux associés et aussi pour donner à penser sur son propre compte, par son voisinage, à la compagnie hollandaise dont il espérait se faire regretter. Dès auparavant Flacourt avait obtenu des concessions pour la France à Ricota et Balacota, sur la côte de Malabar.

La compagnie française des Indes-Orientales obtint de Colbert l'autorisation de fonder un entrepôt sur la côte ouest de Bretagne. Il fut fixé à une lieue du Port-Louis, au fond de la baie de Saint-Louis ou du Blavet, sur la rive droite de l'embouchure du Scorff et à l'extrémité de la lande de Loc-Roch-Yan (lieu de la Roche-

Jean) dont le vieux manoir en ruines sur un monticule où s'est élevée depuis la tour de Découverte, avait, dit-on, donné son nom aux sires de Rohan. Ainsi placés au fond de la baie, dont l'entrée difficile et resserrée était fermée le soir par une forte chaîne de fer qui barrait le goulet dans sa largeur, depuis le pied de la citadelle du Port-Louis jusqu'à un autre fort, celui de Kernevel, situé en face, cet entrepôt était dans une entière sûreté. On l'appela l'Orient, en raison de sa destination, qui était de recevoir des marchandises d'Orient et en l'honneur de ses fondateurs les membres de la compagnie des Indes-Orientales, quoiqu'on ait prétendu depuis, par trop de prédilection peut-être pour les étymologies gothiques, que cette compagnie avait songé à marier, sous le nom de l'Orient, le souvenir des anciens seigneurs de Loc-Roch-Yan à celui de sa propre origine.

Colbert ne se contenta pas de constituer ou de réorganiser des compagnies pour le commerce maritime; il leur fit prêter des millions et alla jusqu'à promettre aux associés cinq pour cent d'intérêt dans les premières années. Il offrit, au nom du roi, des honneurs et des titres héréditaires à tous ceux qui se distingueraient à leur service, et concéda, comme appât, des droits considérables à quiconque y entrerait, fût-il étranger; et ce furent ces avantages qui décidèrent Caron à se détacher de la compagnie hollandaise. Comme il ne se trouvait pas un nombre suffisant de bâtiments français pour une navigation vive et soutenue, un arrêt du conseil du commerce du roi, en date du 5 décembre 1664, déclarant la compatibilité de la noblesse avec le commerce, offrit des récompenses à ceux qui feraient construire ou achèteraient des navires au-dessus de cent tonneaux, pour naviguer dans la mer Baltique et pour porter des habitants dans les colonies françaises. Un peu plus tard, un arrêt accorda aux maîtres des navires français frétés pour la compagnie chargée du commerce du Nord, cent sous par tonneau, au delà de ce qui serait réglé pour le fret des bâtiments hollandais employés par cette compagnie, dont quarante sous par celle-ci et trois livres pour le compte du roi; un autre arrêt invita les étrangers propriétaires de navires à venir s'établir dans tel port du royaume qu'ils voudraient, en leur offrant aussi une gratification de cent sous par tonneau, pour chaque navire de cent tonneaux et de six livres pour chaque ton-

neau de navire au-dessus de cent tonneaux, à la charge seulement par eux de déclarer au greffe de l'amirauté ou de la surintendance de la navigation qui en tenait lieu, que leur intention était de se fixer en France. On gratifia de quatre livres par tonneau quiconque faisait construire des navires, ou en achetait pour les introduire dans les ports français. Les étrangers n'avaient point interdiction, en ce temps, de faire le commerce dans ces ports; mais il ne leur était permis qu'à la charge de payer un droit de cinquante sous par tonneau; les Espagnols et les Flamands payaient un écu par tonneau. Cela dura jusqu'à ce que la fâcheuse révocation de l'édit de Nantes, que ne put empêcher Colbert, ayant laissé un vide dans les ports, on essayât de le combler, en permettant, par un arrêt du 11 janvier 1686, aux étrangers de toute religion de commercer en France, d'y séjourner et d'en sortir en toute liberté.

Quand Colbert créait des compagnies, ce n'était pas qu'il fût ami du monopole et des priviléges commerciaux; mais, comme Richelieu, il pressentait tous les avantages de l'association, et, obligé de vivre avec son siècle, il ne la pouvait d'abord faire naître, pour que l'État en profitât, qu'avec une partie des abus de l'époque; son idée était de retirer peu à peu aux compagnies, lorsqu'elles lui paraîtraient s'être suffisamment enrichies, les immenses avantages qu'il leur avait accordés, comme stimulants, à leurs débuts, pour les répartir ensuite sur toutes les classes de la nation. Colbert fit garantir par le roi au commerce, et particulièrement à celui des compagnies des Indes-Orientales et Occidentales, l'appui des forces navales de l'État, au moyen de divisions d'armées ou d'escadres aussi nombreuses que les circonstances l'exigeraient, pour escorter les convois et les retours de bâtiments marchands. Ce solennel engagement conduisait nécessairement à donner une extension jusqu'alors inconnue à la marine militaire de France. C'est, en ce qui concerne cet ouvrage, la seconde phase de la vie de Colbert, qui, pour le dire seulement en passant, faisait élever, dans le même temps, les plus beaux monuments de la capitale, réunissait chez lui tous les savants, tous les littérateurs, tous les artistes, fondait des académies, entre autres l'Académie des sciences, et, de ces hauteurs magnifiques, descendait aux détails du pavé, de l'éclairage et de la sûreté des rues de Paris

Voilà donc Colbert, que le besoin de faire fleurir les finances de l'État avait amené à s'occuper de la prospérité et de l'extension du commerce, conduit maintenant, par la nécessité qu'il s'imposait de protéger efficacement celui-ci, à consacrer une large part de ses veilles à la marine du royaume. Déjà il avait noué une correspondance active avec le grand-maître de la navigation et du commerce et avec les généraux des galères; il avait usé de toute son influence pour faire nommer des intendants et des commissaires généraux de la marine dignes de comprendre et de seconder ses vues. Il y avait un vieil administrateur dont les services remontaient à l'an 1622; parent du duc de Gesvres, gouverneur de Paris, il avait été chargé de plusieurs missions relatives à la marine; en huit jours de négociations, il avait obtenu, du temps des guerres civiles de religion, un secours de vingt-deux navires de Hollande, que Louis XIII l'avait ensuite chargé d'aller recevoir au Hâvre-de-Grâce; lors du siége de La Rochelle par Richelieu, il avait été pourvu du commissariat général de l'armée navale, et, après la prise de la ville, il avait été chargé du désarmement des vaisseaux. En 1629, il avait eu commission d'aller visiter tous les ports de France, à commencer de la frontière de Calais du côté de la Picardie, jusqu'à celle de Bayonne du côté de l'Espagne, pour y établir les droits de l'amirauté; en 1636, lorsqu'on préparait les moyens de reprendre les îles Sainte-Marguerite sur les Espagnols, il avait encore été chargé des fonctions de commissaire général sur les vaisseaux, sous l'autorité de l'évêque Beauvau; il était en conséquence parti de Paris, accompagné de deux commissaires, d'un commis de contrôle, d'un garde-magasin, du prévôt de la marine de Ponant et de quatre archers; en 1642, après la mort du cardinal de Richelieu, il s'était de lui-même retiré du service; mais il avait été presque immédiatement rappelé et envoyé à Toulon pour y exercer la charge d'intendant des armées navales, charge dont il s'était acquitté jusqu'à l'année 1651, où César de Vendôme avait été nommé grand-maître de la navigation; ce vieux serviteur dans la marine était Louis Le Roux, chevalier seigneur d'Infreville et de Saint-Aubin-d'Escroville, qui venait d'être nommé conseiller d'État, en 1664, et qui, en 1665, fut de nouveau tiré de la retraite pour aller remplir à Toulon son ancienne

charge d'intendant de la justice, police et finances de la marine, à laquelle fut jointe l'intendance des troupes de Provence, charges qu'il devait continuer d'exercer jusqu'à l'année 1670. A cette époque, il devait, non sans peine et seulement en raison de son grand âge, recevoir définitivement sa retraite d'intendant général et avoir pour successeur Louis Matharel qui, ayant exercé les fonctions de surintendant du grand-maître, était présentement secrétaire général de la marine de Levant et de Ponant, par provisions de ce grand officier de la couronne, comme l'avaient été avant lui les sieurs de Loynes et La Boulaye, comme le furent après lui les sieurs Lefoin et de Valencourt. Quoique Le Roux d'Infreville fût intendant général de la marine de Levant, la marine des galères eut son intendant indépendant dans la personne d'Arnoul. Un cousin de Colbert, nommé Colbert de Terron, conseiller d'État et administrateur éminent, exerçait déjà, depuis trois à quatre ans, la charge d'intendant de la marine de Ponant, à La Rochelle et Brouage, avant la commission qui lui fut donnée, le 17 avril 1666, d'*intendant de la justice, police et finances des armées de Ponant et en toutes les côtes de Ponant, tant en mer que dedans les ports*, sous l'autorité du grand-maître de la navigation. Sous ces chefs principaux de l'administration maritime dans les ports fonctionnaient, en qualité de commissaires généraux d'un mérite reconnu, de Seuil, de La Guette et Brodart. Tandis que l'habile constructeur Rodolphe continuait à diriger, comme maître charpentier, les chantiers de Toulon, et que son digne confrère Esnaut en faisait autant au Hâvre-de-Grâce, un autre constructeur remarquable, Hubac père, était envoyé, dès 1664, à Brest, pour y bâtir deux vaisseaux, ce qui indiquait que l'on allait commencer à s'occuper de ce port. Le fils d'Hubac et les deux fils d'Esnaut furent envoyés en Hollande et en Angleterre pour s'y perfectionner dans l'art des constructions navales.

Quoique Brest fixât l'attention des hommes les plus expérimentés dans la marine, tels que Duquesne et le vieil intendant d'Infreville, qui avaient même réussi à faire goûter à ce sujet leurs idées au grand-maître Beaufort, Louis XIV et Colbert lui-même, mal inspirés à cet égard par de Terron, trouvaient encore dans ce temps qu'on exaltait outre mesure les mérites de ce port, et que l'on avait mieux à faire que de s'occuper de lui, en créant quelque

grand établissement maritime sur les côtes de Saintonge ou d'Aunis. Colbert de Terron, qui faisait aussi souvent sa résidence de Brouage que de La Rochelle, avait engagé son cousin à entreprendre de rétablir ce dernier port. Déjà on allait s'en occuper activement, quand de Terron ayant eu à se plaindre du gouverneur de la place, laquelle relevait avant tout du secrétaire d'État chargé du département de la guerre, prit le parti de retirer la marine de Brouage, en donnant pour prétexte les inutiles efforts que l'on avait faits du temps du cardinal de Richelieu pour extraire les bâtiments qui y avaient été échoués dans la vase sous le règne de Henri III. Mais, comme on voulait un port dans ces parages, il proposa Soubise, sur la Charente, où l'on avait construit quelques navires en 1659 ; mais la famille de Rohan, à qui ce lieu appartenait, refusa de le vendre. Cette opposition fit prendre le parti de chercher sur la même rivière un lieu convenable ; on remonta jusqu'à Tonnai-Charente, ville dans une agréable situation, où l'eau passait pour excellente, l'air pour très-pur, et dans le voisinage de laquelle on crut d'abord trouver tout ce qui était nécessaire à la fondation d'un port ; on prit aussitôt des mesures pour y établir la marine ; on traça le plan du parc, etc., et, dès le 12 juillet 1664, les vaisseaux du roi entrèrent dans la rivière. Les embarquements et les débarquements s'y opérèrent, et l'on y désarma une escadre de onze vaisseaux, commandée par Du Mée d'Aplemont. Mais ces commencements, qui semblaient si brillants, ne devaient pas avoir de suite. Outre que la famille de Mortemart, à qui appartenait Tonnai-Charente, fit difficulté de vendre sa terre, on trouva, dans l'éloignement de la rade et dans le peu de largeur de la rivière à cet endroit des obstacles qui devaient faire abandonner cet établissement avant que trois ans entiers se fussent écoulés.

A ces essais éphémères, et que l'on peut considérer comme les tâtonnements de l'ère nouvelle qui s'ouvrait pour la marine de France, se joignaient déjà des travaux durables. Le Hâvre-de-Grâce ressentait l'effet de ces funestes galets que les vagues roulent, après les avoir détachés des falaises qui forment la côte de Normandie, pour en faire la ruine successive de presque tous les ports de cette province ; l'avant-port et les bassins en étaient remplis ; on remarquait que la mer, qui naguère encore battait

tout auprès de la ville, du côté du port, commençait à jeter entre elle-même et celle-ci un lit de cailloux ; les écluses du Bassin du Roi étaient en ruines; il n'y avait plus d'ouvriers dans les ateliers, ni d'approvisionnements dans les magasins. Colbert entreprit de rendre à ce port sa splendeur, de l'augmenter même, avec l'aide intelligent du duc de Saint-Aignan qui était gouverneur de la ville, et surtout avec celui de l'illustre Vauban. Les habitants corvéables du Hâvre et des environs étaient employés, au nombre de cinq à six cents par jour, à dégager l'entrée du chenal pour laisser le passage libre aux navires. Vauban, envoyé sur les lieux afin de juger de ce qu'il conviendrait de faire pour arrêter un tel état de choses, pensa que le meilleur moyen pour se débarrasser des galets et de la vase, serait de creuser un canal qui, partant d'Harfleur et portant les eaux de la Lézarde au Hâvre, fournirait un plus grand volume d'eau aux chasses destinées à rejeter le galet dans la mer. Dans l'esprit de ses fondateurs, ce canal devait en outre servir au transport des denrées et permettrait à de nombreuses manufactures de s'établir sur ses bords. Il fut entrepris et terminé comme par enchantement en 1666. Les écluses brisées furent rétablies, la jetée du nord fut prolongée ; en même temps le Bassin du Roi, ainsi nommé parce qu'il était consacré à la marine royale, fut mis en état de recevoir de vingt-cinq à trente bâtiments de guerre ; et il en reçut souvent qui portaient jusqu'à 60 canons et plus. L'arsenal fut presque entièrement rebâti, entre le quartier Notre-Dame et celui de Saint-François, à l'extrémité du Bassin du Roi et auprès d'un grand édifice que la compagnie des Indes faisait élever pour son propre usage. Un peu plus tard, Colbert fit élever au Hâvre, sous le coteau d'Ingouville, un hôpital général, pour remplacer un établissement du même genre que Henri II y avait autrefois fondé ; et il établit dans cette ville la principale des écoles d'hydrographie de France, dans laquelle les enfants furent librement admis. Aussi le port du Hâvre eut-il bientôt la réputation de fournir les plus habiles et les plus hardis navigateurs de l'Europe.

Cependant la guerre contre les corsaires barbaresques se poursuivait avec ardeur et continuait à former d'habiles marins pour le moment où éclaterait la grande guerre maritime. Dès le commencement de l'année 1664, d'Hocquincourt, ayant recouvré

sa santé, s'était remis en course avec Tourville et Marini. Ils n'avaient que leurs trois bâtiments, quand Marini signala un grand nombre de voiles. C'étaient trente-six galères turques, toute une flotte. Elles venaient, forçant à la fois de voiles et de rames, et l'on ne pouvait guère se flatter de n'en pas être atteint; d'ailleurs les trois intrépides marins n'étaient pas gens à reculer. Ils s'apprêtèrent au contraire à bien recevoir l'ennemi. Les trente-six galères arrivèrent sur eux. Ils eurent soin de ne se laisser ni entourer, ni aborder, pressant leurs bordées et jetant des grenades et des lances à feu sur les galères pour les tenir à distance, car autrement le nombre les eût infailliblement écrasés. La bataille, on peut bien donner ce nom à une lutte dans laquelle il y avait d'un côté trente-six voiles, la bataille dura neuf heures, sans que les Turcs vinssent à bout d'un seul des trois bâtiments chrétiens. Au contraire, leurs galères furent si désemparées et perdirent tant de monde, plus de huit cents hommes, qu'ils cherchèrent leur salut en se retirant en toute hâte sous le canon du port Delphino dans l'île de Scio. Les vainqueurs revinrent à Malte. On y accueillit d'abord avec joie leur succès, mais bientôt on parut en prendre ombrage. L'héroïque activité des trois braves marins était une accusation tacite de la nonchalance dans laquelle commençait à tomber l'Ordre de Saint-Jean à cette époque.

Pour tenir désormais les corsaires de Barbarie dans le respect et la crainte, le gouvernement de Louis XIV jugea qu'après avoir en partie détruit leur marine, il fallait s'assurer un établissement sur leurs côtes, qui mît à portée non-seulement d'enlever leurs vaisseaux, mais encore de faire des courses dans leurs terres et de les ravager, quand on aurait contre eux des griefs. Dans ce but, ordre fut donné d'armer tous les bâtiments de guerre en quelque sorte que possédait l'État.

Pendant que le chevalier Paul et Duquesne faisaient les préparatifs de cette expédition, le grand-maître Beaufort partait de Toulon, le 3 mars 1664, avec sept vaisseaux, pour frayer la route, en nettoyant la mer de corsaires. Le 15 mars, il prit deux brigantins d'Alger avec soixante et douze hommes, Maures ou Turcs, et, le 17, ayant atteint une escadre de sept bâtiments ennemis, il enleva l'un de ceux-ci, de 36 canons, et réduisit les autres, qui étaient de même force, à se brûler. Le 18 mars, Beaufort vint

mouiller aux îles Baléares, en rade d'Ivica, où il trouva le capitaine de vaisseau de Preuilly-d'Humières qui avait enlevé, de son côté, aux corsaires, une prise génoise portant cinquante-cinq Maures et une charge de blé. Il porta ensuite sa croisière vers les côtes d'Alger, y prit quatre navires corsaires, deux bâtiments remplis de munitions, et amena le tout, le 30 avril, dans le port de Toulon.

Le grand-maître trouva les préparatifs de l'expédition projetée fort avancés. On construisait, depuis trois ans, avec tant d'ardeur dans les ports de France, que, le 1er juillet 1664, on put voir sortir de Toulon une belle flotte de seize vaisseaux de ligne, sept autres bâtiments de guerre, quarante et une grandes barques et huit galères. Ces dernières étaient commandées par le lieutenant général comte de Terme et devaient être jointes par les galères de Malte amenées par le bailli d'Arménie. Six mille hommes de troupes réglées, commandées par le marquis de Gadagne, étaient embarqués sur la flotte qui avait pour amiral en titre le grand-maître de la navigation, mais pour guide en fait le chevalier Paul. Retenue jusqu'au 18 juillet, par les vents contraires, au Port-Mahon, où les galères de Malte l'avaient jointe, la flotte française arriva, le 20, devant Bougie. Un calme étant survenu, Beaufort en profita pour passer sur la capitane des galères accompagné du marquis de Gadagne et de l'ingénieur militaire de Clerville. L'intention de ces chefs était d'aller reconnaître de très-près Bougie, pour donner le change aux ennemis et leur faire croire que c'était à cette place qu'on en voulait. La ruse réussit : car, le 21 juillet au matin, plus de dix mille Maures étaient accourus sur ce point pour y empêcher la descente.

Le 23 juillet, la flotte arriva devant Djidjeli, ville de la Régence d'Alger, entre Bougie et Kollo, qui était le poste dont on voulait s'emparer et dont la position avait paru la plus avantageuse pour l'exécution du projet d'établissement. Le vent étant tombé tout à coup, ordre fut donné aux galères de remorquer les vaisseaux jusque dans le port, ce qu'elles firent à l'instant. A peine eut-on reconnu l'endroit le plus favorable au débarquement, que les troupes mirent pied à terre, appuyées par le feu des vaisseaux et des galères. L'infanterie et la cavalerie des Maures qui étaient postées dans un fort nommé le Marabout, essayèrent en vain de s'opposer à

la descente ; en peu d'instants l'ennemi fut délogé de toutes ses positions ; ce que voyant les habitants de la ville, ils abandonnèrent leurs maisons et prirent la fuite. Aussitôt, une partie des troupes françaises entra dans Djidjeli, et les régiments de Picardie, de Navarre, de Normandie et des vaisseaux occupèrent dans la plaine les postes regardés comme les plus avantageux. Le 24 juillet, la croix fut arborée sur la principale tour de la place. Mais on ne cessa pas d'avoir à essuyer des escarmouches de la part des musulmans dispersés dans la plaine. Le commandant d'artillerie de Béthencourt, héritier du nom et de la famille de l'ancien conquérant et roi des îles Canaries dont on a raconté les expéditions au moyen âge, activa les travaux de la défense, au point que, dès le 28 juillet, il y avait sur les lignes trente canons et quatre-vingts pierriers, et que, les 4 et 5 août, on fut en mesure de bien recevoir les Maures et les Turcs qui vinrent, au nombre d'environ neuf mille, attaquer, pendant ces deux jours, les redoutes des Français, mais sans pouvoir les emporter. Depuis lors, on resta assez tranquille dans la conquête, jusqu'à la fin d'octobre.

Par malheur, le besoin fébrile de mouvement et d'aventures qui travaillait le duc de Beaufort, poussa ce grand-maître de la navigation à s'éloigner de Djidjeli et à emmener une partie des vaisseaux et des troupes devant Bougie, où étant arrivé le 27 octobre, il fit enlever deux bâtiments corsaires par un détachement de chaloupes et de soldats, sous le commandement des officiers de marine d'Hectot et des Lauriers. L'un de ces bâtiments, qui était de 34 canons, fut amariné ; on brûla l'autre qui faisait eau de toutes parts.

Mais pendant que Beaufort poursuivait ces succès de détail le long de la côte de la Régence d'Alger, les Maures et les Turcs profitaient de son éloignement pour venir, le 30 octobre 1664, au nombre de plus de vingt mille, attaquer les lignes et les fortifications du marquis de Gadagne à Djidjeli. A la vue de cette multitude, contre laquelle il eût été facile de tenir avec un peu de sang-froid, les soldats du marquis de Gadagne furent saisis d'une terreur panique. Malgré les représentations de leur général qui leur criait qu'on pourrait aisément résister jusqu'à l'arrivée d'un secours, il fallut céder à leur effroi, abandonner

la conquête et regagner en désordre, dans la nuit du 30 au 31 octobre, ceux des navires de France qui étaient restés au mouillage, laissant derrière soi les canons, et s'estimant trop heureux, dans cette déroute, de n'être point chargé de trop près par les ennemis que le marquis de Gadagne contenait de son mieux, avec une arrière-garde d'élite. La flotte fut ensuite ramenée à Toulon.

L'année 1665 marqua par la régénération de la marine militaire, comme l'année précédente avait marqué par la création des compagnies des Indes et du canal du Midi. Le besoin de venger les armes de la France de la catastrophe de Djidjeli, sollicitait Louis XIV à presser un armement naval imposant. La guerre entre l'Angleterre et la Hollande était une nouvelle cause d'activité dans les ports du royaume, ce monarque étant incessamment mis en demeure par la seconde de ces nations de prendre parti pour elle, conformément au traité d'alliance offensive et défensive de 1662, et tenant d'ailleurs à faire valoir tout le mérite de sa récente puissance auprès des deux parties belligérantes. Pendant que l'on construisait et que l'on armait des vaisseaux, le grand-maître, par l'ordre du roi, délivrait un grand nombre de commissions d'officiers généraux, de capitaines et d'autres grades, aux marins destinés à les monter. Le 5 mars 1660, le chevalier Paul, lieutenant général des armées navales, reçut commission en qualité de lieutenant général, pour commander sur la flotte; le lieutenant général marquis de Martel en reçut une semblable, ainsi que Duquesne, qualifié premier chef d'escadre des vaisseaux du roi, et Gabaret père, chef d'escadre, qui recevait du grand-maître, comme les précédents, commission de lieutenant général pour commander sur la flotte.

Le 5 mai, Duquesne arrivait de Toulon à Brest, avec une escadre dite du Ponant, composée du *Vendôme*, de 72 canons et six cents hommes d'équipages, sur lequel il avait arboré son pavillon; du *Diamant*, de 60 canons et quatre cents hommes d'équipages, capitaine d'Almeras, depuis lieutenant général; du *Rubis*, de 50 canons et quatre cents hommes; du *Triomphe*, de 40 canons et trois cents hommes; du *Mazarin*, d'autant; du *Mercœur*, de 36 canons et deux cent trente hommes, capitaine de Turelles-Thiballier, depuis chef d'escadre; du *Beaufort*, de 36 canons et

deux cent trente hommes, capitaine de Preuilly d'Humières, depuis lieutenant général; de *l'Infante*, de 30 canons et deux cents hommes; de *la Victoire*, de 30 canons et deux cent trente hommes; de *l'Hermine*, de 30 canons et deux cents hommes, capitaine de Sourdis; de *l'Hirondelle*, de 30 canons et deux cent vingt hommes, capitaine Panneier, depuis officier général des plus remarquables; du *Dunkerquois*, de 24 canons et deux cents hommes, capitaine de Beaumont; du *Bourbon*, de 50 canons et quatre cents hommes; de *la Notre-Dame-des-Anges*, de 16 canons et cent cinquante hommes, capitaine Jacobsen, de Dunkerque; du *Grand-Charles*, de 34 canons et cent trente hommes et de sept brûlots, parmi les capitaines desquels figuraient Champagne et Chaboisseau. D'Almeras fut quelque temps détaché de cette escadre avec une division pour convoyer les navires marchands, selon l'engagement que Colbert avait fait prendre au roi vis-à-vis du commerce maritime. L'intendant de la marine du Levant, d'Infreville, accompagnait Duquesne; connaissant de vieille date la côte du Ponant, il se flattait de concourir, avec l'illustre marin, à faire revenir Louis XIV et Colbert des préventions qu'on leur avait données au sujet de Brest. Colbert d'ailleurs avait une telle confiance dans l'expérience consommée de Duquesne, qu'il avait fait donner à ce général, nonobstant la présence de d'Infreville sur l'escadre et celle de l'intendant de Terron à La Rochelle, l'autorité administrative et militaire réunie, exception unique peut-être de la part de ce ministre qui trouvait difficile que l'on pût gérer et commander tout ensemble.

C'est alors que Brest commença à devenir un arsenal de marine, sous la direction de Duquesne. Ce grand homme releva d'abord les sondes de tous les points de la rade et de la côte, depuis Belle-Isle jusqu'à Saint-Malo; il fit baliser les rades et les embouchures des rivières; il dressa la carte des abords de Brest et des côtes voisines, carte que Colbert fit graver et remettre aux capitaines, qui eurent ordre de la tenir secrète; il donna la chasse aux corsaires avec son escadre, et rendit libres les communications entre Brest et les lieux d'où il tirait ses approvisionnements. Toutefois, il n'était pas sans rencontrer de grands obstacles à son projet. On le pressait de faire terminer les vaisseaux en chantier, mais les magasins étaient vides; les gentilshommes propriétaires des environs refusaient de vendre le bois dont on avait besoin pour

faire les bordages; le seigneur de Locmaria allait jusqu'à prétendre que les canons pris à l'ennemi dans les eaux de sa seigneurie lui revenaient de droit; outre cela, la désertion s'était mise dans les équipages de l'escadre, mélange de Bretons et de Provençaux qui ne pouvaient s'entendre et étaient en querelles continuelles. Duquesne, caractère naturellement très-impatient et très-irritable, s'indignait de tous ces obstacles; il témoignait, dans sa correspondance avec Colbert, de son étonnement que l'on n'en finît pas avec les prétentions des seigneurs bretons, et demandait avec instances qu'on vînt au secours de la discipline. Colbert, qui estimait ses avis par-dessus tous les autres, mais qui était d'un caractère plus patient, l'encourageait à persévérer et lui promettait que, peu à peu, tout irait suivant ses désirs. Au commencement de l'année 1666, il lui envoya pour l'assister et lui épargner les détails de l'administration, le commissaire général, depuis intendant, de Seuil qui eut ordre de le consulter en toutes les occasions et de ne rien faire sans sa participation. De Seuil fit aussitôt construire vingt-huit nouveaux magasins tout en pierre, du côté de la Recouvrance, à la place ou près de ceux que l'on avait élevés du temps de Richelieu; et, sur le bord opposé de la rivière de Penfeld, il édifia le magasin général. En même temps, il entreprit la construction de la corderie et des étuves, d'un moulin à poudre et d'un hôpital provisoire; enfin, il fit élever, pour l'administration, un hôtel qui prit le nom de Maison du Roi. Peu après, furent encore construits seize nouveaux magasins, deux forges à ancres et divers autres ateliers. Les rochers qui bordent la Penfeld, que l'on avait fait sauter pour élargir les bords de cette profonde et sinueuse rivière, servaient à la construction des édifices. Ils servirent aussi, dès l'année suivante, à faire de grandes réparations au vieux château de Brest et à élever quelques ouvrages en avant des anciens murs de la ville. L'ingénieur Sainte-Colombe était plus particulièrement chargé des travaux de fortifications, quoiqu'il s'occupât aussi des magasins et des autres constructions du port. Du côté de Recouvrance, des batteries furent établies, dans le même temps, pour défendre le bord de la rade; le reste de ce quartier fut presque entièrement couvert par une ligne de redoutes et de retranchements en terre. Le Goulet et la côte du Conquet furent aussi armés de batteries, dont deux portaient le nom de

Beaufort. Le parlement de Bretagne, craignant sans doute pour les franchises de la province ou plutôt cédant aux obsessions d'une noblesse jalouse de perpétuer ses vieux droits féodaux, avait défendu aux maîtres de forges de fondre des pièces d'artillerie; mais d'une part on ne tint pas compte de ses arrêts à cet égard et d'autre part on fit venir des canons du Nivernais. Duquesne fit fermer l'entrée du port de Brest par une chaîne. Il s'occupa particulièrement de faire construire des cales et des quais, d'abord en pierre sèche, et fit dresser la première machine à mâter. Il demanda que l'on établît, dans la crique de Troulam, une forme pour bâtir et radouber les vaisseaux. Deux arrêts du conseil du roi forcèrent les propriétaires récalcitrants des forêts du Faou et de Cranou à livrer leurs bois à la marine. Les chantiers de Brest commencèrent à prendre quelque importance, sous la conduite de Hubac à qui Colbert donna, quelques années plus tard, vingt habiles charpentiers hollandais qu'il établit à Brest avec leurs familles. Tels furent les commencements sérieux du plus grand des arsenaux maritimes de la France sur l'Océan. D'autre part, d'importants travaux étaient déjà en cours d'exécution à Dunkerque.

Cependant, les vaisseaux restés dans la Méditerranée étaient tout d'abord destinés à venger le pavillon français du funeste événement de Djidjeli. En attendant que toute sa flotte fût prête, Beaufort était parti de Toulon, dès le 10 février, pour aller de nouveau chercher les corsaires jusque dans leurs ports, avec cinq bâtiments, *le Royal*, de 56 canons, qu'il montait, ayant à son bord Gabaret père, dont les fils Jean et Louis Gabaret, quoique la conduite de l'un des deux ne fût pas toujours irréprochable, jouissaient déjà d'une certaine réputation dans la marine; *le Mercœur*, de 36, capitaine de Turelle-Thiballier; *l'Écureuil*, de 38, capitaine de Preuilly d'Humières; *la Perle*, de 36, capitaine de Kerjan; *l'Étoile*, de 36, capitaine des Lauriers, et deux brûlots, *la Sainte-Anne*, de 16 canons, capitaine Champagne, et *le Saint-Cyprien*, capitaine de Coux. Le grand-maître arriva devant Tunis, le 1er mars, et, le 4, il fit attaquer les nombreux bâtiments corsaires qui s'étaient retirés sous la protection du fort de la Goulette. L'affaire fut très-chaude et coûta la vie au capitaine des Lauriers qui avait entrepris d'aborder l'amiral des

corsaires ; néanmoins ce bâtiment et deux autres, de 40 à 50 canons, furent brûlés ou coulés bas. La nuit favorisa la fuite des autres.

Le lieutenant général Paul étant venu se rallier à Beaufort, en rade d'Alger, avec quelques vaisseaux, il fut dépêché pour aller à la chasse des corsaires algériens qui s'étaient réunis, au mois d'août, en nombre considérable. Parti sans attendre le gros de sa division, le chevalier Paul découvrit cinq des bâtiments barbaresques, les poursuivit, les obligea à aller mouiller, à l'ouest d'Alger, au fort de Cherchell, et les canonna jusque dans leur retraite. Attirés par le bruit de ses canons, les autres bâtiments de sa division vinrent le joindre. Beaufort y alla aussi avec *le Saint-Philippe*, sur lequel il avait transporté son pavillon, et avec le gros de sa flotte; mais il ne restait pour ainsi dire plus rien à faire quand il arriva. Déjà le chevalier Paul, assisté du lieutenant général de Martel, des capitaines de vaisseau Des Ardens et de La Giraudière, et du capitaine de brûlot de Coux, avait mis le feu à deux des bâtiments algériens et réduit les autres à la dernière extrémité. Ceux-ci ne tardèrent pas en effet à se rendre. Peu après, ayant sous ses ordres huit bâtiments, *le Saint-Philippe*, de 74 canons, que montaient Gabaret père, Jean Gabaret, son fils, et les capitaines Gombault et Langlois; *la Royale*, de 56, portant le chevalier Paul ; *le Dauphin*, de 56 aussi, monté par le lieutenant général de Martel; *la Reine*, de même force, capitaine Des Ardens; *la Perle*, de 36, capitaine de Kerjan; *la Notre-Dame*, de 36, capitaine La Giraudière jeune; le brûlot *la Sainte-Anne*, de 16 canons, capitaine-major de Belle-Isle ; et le brûlot *le Saint-Cyprien*, de même force, capitaine de Coux, le duc de Beaufort engagea, dans les mêmes parages, une action générale avec les corsaires d'Alger réunis en flotte, et leur fit essuyer une nouvelle et décisive défaite dans laquelle on prit leur amiral, leur vice-amiral, leur contre-amiral, et dix autres bâtiments, sans compter deux navires qui furent brûlés dans le port. Au mois de septembre de la même année, le duc de Beaufort enleva deux bâtiments tunisiens chargés de marchandises et mit le feu à un troisième. Le 1er octobre, le capitaine de Tivas coula bas un bâtiment algérien et reprit sur les corsaires deux navires d'Angleterre. Les pertes maritimes faites par les puissances barbaresques, déterminèrent la régence de Tunis à demander la paix,

le 25 novembre 1665. Celle d'Alger l'imita bientôt après. Les deux états consentirent à rendre tous leurs esclaves français, et, comme pour témoigner sa satisfaction de la paix, le dey d'Alger envoya des présents à Louis XIV.

Pendant ce temps, d'Hocquincourt et de Tourville avaient poursuivi le cours de leurs exploits. Mécontents de l'accueil qu'on leur avait fait à Malte, après la brillante action contre les trente-six galères musulmanes, ils avaient résolu de quitter le pavillon de *la Religion* et de prendre celui de Venise. Cette dernière république leur fournit deux vaisseaux pour aller croiser vers l'entrée du golfe Adriatique et protéger le commerce d'Italie. Tel fut l'objet de leur campagne de 1665. Il y avait assez longtemps déjà qu'ils attendaient en vain quelque rencontre, quand ils découvrirent enfin trois bâtiments marchands de Venise qui se défendaient contre deux corsaires turcs et étaient sur le point de succomber. Ils volent à leur secours, les font ranger derrière eux et prennent leur place. Tourville laissa monter les équipages d'un des corsaires à l'abordage de son vaisseau; pas un de ceux qui avaient eu cette témérité n'échappa. Toutefois le bâtiment coupa les grappins et prit le large. D'Hocquincourt coula bas l'autre corsaire. Cet intrépide marin avait été séparé de son compagnon de gloire par une tempête et était allé se réfugier à un mouillage, quand trente-trois galères ottomanes et dix-huit cents janissaires vinrent l'attaquer, par terre et par mer, à la pointe du jour du 28 septembre 1665, avec tant de furie, qu'en un instant ses voiles furent mises en pièces, sa poupe fut couverte de flèches et le corps de son vaisseau percé en plusieurs endroits. Mais l'intrépide chevalier ne se sent point ébranlé dans son cœur par cet assaut; il redouble d'énergie et de ressources sous le danger qui le presse de toutes parts. Deux flèches qu'il reçoit dans le corps ne sont qu'un aiguillon pour sa fureur; quarante de ses hommes tués, parmi lesquels le chevalier du Moulin, soixante et dix autres blessés, ne lui font point perdre l'espérance de remporter la victoire. Six cents des janissaires sont fauchés par sa mousqueterie, ses lances à feu, ses grenades et son canon qui battent incessamment des deux bords; nombre de galères turques, parmi lesquelles la capitane, ne laissent plus voir autour du vaisseau que de flottants débris. Enfin, après sept heures

d'un combat dans lequel trente-trois galères n'avaient pu réduire un vaisseau isolé, les ennemis firent retraite, et d'Hocquincourt alla se radouber à l'île Lipari où on le reçut avec des transports d'admiration. De son côté, Tourville ayant rencontré un vaisseau turc, l'attaqua et le prit. A son retour à Venise, il trouva, dit-on, des lettres de sa famille, qui le pressaient de revenir en France où le bruit de ses hauts faits ne pouvait manquer de lui obtenir un grade dans la marine du roi. Tourville céda à ces instances; mais, avant son départ, qui eut lieu dans le courant de l'année suivante, Venise lui donna les plus grands témoignages de reconnaissance et d'admiration, l'appelant, assure-t-on, le protecteur du commerce maritime, et le saluant du surnom d'invincible. Le chevalier d'Hocquincourt, son habile et intrépide compagnon de gloire, qui avait d'abord été son maître, ne fut pas assez heureux pour le suivre. Décidé à continuer ses courses contre les mahométans, il était sorti, le 13 mars 1666, avant le jour, du mouillage des îles qui avoisinent Candie, quand, au lieu d'avoir doublé le cap comme il le croyait, il se trouva parmi des écueils contre lesquels son navire se brisa. Il eût pu se sauver personnellement; mais, dans le commun danger, il s'oublia entièrement pour ne songer qu'au salut de son équipage. Celui-ci, par sa trop grande précipitation, causa la mort de soixante personnes, au nombre desquelles son généreux commandant d'Hocquincourt et le chevalier de La Grille, qui avaient tenu à honneur de rester les derniers sur les débris du bâtiment. Le commandeur de Bouillé, qui avait réussi à se sauver, conduisit à Malte le reste de l'équipage. La France perdit, dans la personne du chevalier d'Hocquincourt, un homme de mer déjà célèbre et qui semblait destiné à devenir un de ses plus illustres amiraux (1).

Les chevaliers de l'Ordre de Saint-Lazare avaient armé à Saint-Malo un bâtiment, monté par quatre-vingts hommes, pour faire la course, et dont le commandement était confié au chevalier de Groslieu qui s'empara de plusieurs navires du commerce anglais. Groslieu fut rencontré par deux bâtiments de guerre d'Angleterre, auxquels il vint à bout d'échapper après une lutte inégale, héroïquement soutenue; mais, presque aussitôt, il tomba dans une division de trois frégates de la même nation, contre laquelle il lui fallut encore combattre. Sa résolution était

prise de mourir plutôt que de se rendre. Il ne lui restait plus que cinq hommes, qu'il continuait à se défendre l'épée à la main. Le navire des chevaliers de Saint-Lazare ne fut la proie de l'ennemi que quand Groslieu et avec lui le dernier de ses hommes, eurent perdu la vie. Des quatre prises que le chevalier avait faites, l'une coula bas, une seconde fut reprise, les deux autres furent amenées à Saint-Malo.

Il y avait peu de temps que Beaufort était de retour à Toulon, avec la flotte, quand Louis XIV rendit une ordonnance, en date du 17 décembre 1665, de laquelle on avait eu plusieurs exemples, et qui avait pour but de fournir des équipages à la flotte. Elle disait que, voulant mettre à la mer, au commencement de l'année suivante, un nombre considérable de vaisseaux pour les employer aux plus importantes affaires de l'État et ayant besoin pour cet effet d'être secouru par les communautés des villes et bourgs maritimes, du nombre de matelots et mariniers nécessaires pour le service des vaisseaux, le roi entendait qu'après la revue qui en aurait été faite dans chacune de ces communautés par des officiers de la marine, ceux que l'on trouverait utiles au service seraient enrôlés pour être ensuite payés de leur solde suivant les ordres qui en avaient été donnés à l'intendant du Ponant. Cette ordonnance enjoignait au duc de Beaufort, grand-maître de la navigation et commerce de France, de faire fermer d'une manière absolue à tous les navires les ports de provinces de Poitou, Saintonge, pays d'Aunis, Brouage et ville de La Rochelle, jusqu'à ce que la revue eût été faite. Le 16 août de l'année suivante, Louis XIV adressa une lettre à tous les gouverneurs et intendants des provinces et places maritimes du Ponant, pour leur enjoindre de faire un rôle fort exact de tous les matelots qui étaient en état de servir sur ses vaisseaux pour en fortifier les équipages. Enfin, au mois de décembre de la même année 1666, par une nouvelle lettre expédiée à Beaufort, il étendit à toutes les côtes du royaume indistinctement, Levant et Ponant, la mesure pour la fermeture des ports jusqu'à ce que la revue et l'enrôlement des gens de mer eussent été faits; ce qui provoqua beaucoup de désertions auxquelles on fut peu après obligé de remédier par une répression vigoureuse. L'inscription maritime ne date pas de ces ordres du roi, mais elle en tira un caractère

de permanence qu'elle n'avait pas encore eu et qui est arrivé, à peu près sans interruption ni modification, jusqu'à nos jours.

La guerre semblait difficile à éviter avec l'Angleterre que les envoyés et les notes diplomatiques de Louis XIV sollicitaient en vain d'entrer en accommodements avec la Hollande. La position était toutefois très-délicate pour Louis XIV; au fond il s'entendait parfaitement avec Charles II, dont il avait fait en quelque sorte son pensionnaire en lui donnant sur son trésor ce que le parlement lui refusait; mais il ne pouvait peser de la même influence sur les chambres d'Angleterre qui montraient peu de ménagements pour les sympathies personnelles du roi revenu de l'exil, en fait de politique. Il n'est pas aussi positif qu'on l'a écrit, ni même qu'on serait disposé à le croire sur le seul examen de sa correspondance avec d'Estrades, son ambassadeur en Hollande, que Louis XIV ait eu le parti pris d'avance de ne point combattre sérieusement les Anglais. Plusieurs ordres ou lettres de lui font foi qu'il s'en remettait aux circonstances, de la décision définitive à prendre dans l'occurrence. Ainsi, à la fin de décembre 1665, il écrivait au marquis de Tracy, son lieutenant général dans les îles de l'Amérique et au Canada, une lettre ainsi conçue: « Monsieur de Tracy, la guerre entre l'Angleterre et la Hollande étant de telle nature qu'il sera très-difficile que je n'y prenne part en me joignant aux Hollandais, j'ai été bien aise de vous en donner avis et de vous dire que mon intention est que vous redoubliez votre zèle et votre application pour la conservation des îles qui sont sous votre commandement et que vous vous mainteniez en neutralité avec les Anglais en cas que vous le puissiez; sinon que vous vous prépariez à vous bien défendre, même à les attaquer par toutes voies au premier ordre que vous en recevrez de ma part. Cependant vous donnerez part de cette lettre au sieur de Courcelles qui demeurera en Canada en votre absence, afin qu'il exécute pareillement cet ordre que je vous envoie. » Il adressa une lettre semblable à Mondevergue, commandant de l'île Dauphine (Madagascar); au commandeur de Sales, commandant de l'île de Saint-Christophe; à Clodoré, commandant de la Martinique; à du Lion, commandant de la Guadeloupe; à d'Ogeron, commandant de la Tortue et de la côte de Saint-Domingue; à du Coudray, commandant dans l'Acadie; au comman-

dant des habitations des Français dans l'Amérique septentrionale, et au commandant dans l'île de Terre-Neuve. Quelques mois après, il envoyait un renfort de troupes à la Guyane et donnait le commandement en chef de toutes ses forces dans l'Amérique méridionale à Le Fèvre de La Barre, qui était prêt à se montrer aussi bon général et même aussi bon marin, qu'il avait été bon intendant. Sur l'avis que quelques frégates anglaises avaient paru dans les parages de la Normandie et de la Bretagne, il ordonna au capitaine de marine de la Giraudière l'aîné, dont l'activité et l'expérience lui étaient connues, de se rendre à Saint-Malo pour exercer sa surveillance sur les côtes voisines, et il écrivit au marquis de Coasquin, gouverneur de cette place, ainsi qu'au maire et aux échevins de la ville, pour qu'ils donnassent leur concours à tout ce qui semblerait utile à cet officier dans les circonstances.

De Lionne et Le Tellier, le premier surtout, avaient encore le contre-seing des ordres du roi relatifs à la marine, quoiqu'ils fussent déjà tous inspirés par Colbert; mais cette situation fut constatée d'une manière officielle le dernier jour de décembre 1665, par une lettre adressée à Beaufort, aux intendants de la marine d'Infreville, Arnoul et de Terron, à d'Estrades, ambassadeur en Hollande, à de Pomponne et de Terlon, ambassadeurs en Suède, et à de Courtin, résident pour la France dans les pays du Nord. « Ayant ordonné, dit Louis XIV dans la pièce en question contresignée de Lionne, au sieur Colbert de *continuer* à prendre soin de toutes les affaires de marine, je vous fais cette lettre pour vous dire que mon intention est que vous lui donniez dorénavant entière créance pour tout ce qu'il vous écrira de ma part sur cette matière. » Des avis analogues furent envoyés aux commandants des vaisseaux, aux capitaines de ports et aux commissaires de la marine. Ayant été nommé, dans les premiers mois de la même année 1665, chef et président de la direction des Indes-Occidentales, Colbert avait, d'autre part ainsi, pleine autorité sur les colonies. Enfin, dans sa lettre du 16 août 1666, aux gouverneurs et intendants des provinces, déjà mentionnée, pour l'enrôlement des matelots du Ponant, Louis XIV prescrivit d'envoyer les rôles d'inscription à Colbert, « intendant et contrôleur général des finances, *ayant le département de la marine*, » est-il dit en

toutes lettres, comme l'attestent les registres contenant les copies des *ordres du roi* déposés aux archives de la marine. C'est vers ce temps que commence l'instructive série de dépêches de Colbert, relatives à la marine et aux colonies, telle qu'on la trouve encore dans ces archives et en partie dans les manuscrits de la Bibliothèque nationale.

Louis XIV, pour ne pas paraître trop ouvertement manquer aux traités, déclara la guerre à l'Angleterre, le 26 janvier 1666. Dès la fin de l'année précédente, Beaufort avait eu ordre de passer le détroit pour aller se joindre dans l'Océan à la flotte de Hollande; mais il avait presque aussitôt reçu contre-ordre, avec l'avis qu'une escadre anglaise se rendait dans la Méditerranée. Dans ce temps, ordre fut expédié à Beaufort de défendre aux capitaines des vaisseaux de quitter leurs bords pour aller coucher à terre, pendant qu'ils étaient en rade. Louis XIV et Colbert étaient très-fiers de la marine française renaissante; mais ils tenaient à la faire valoir, sans trop la compromettre d'abord. Une grande question pour le roi de France, c'était de savoir comment son pavillon serait reçu et salué par la flotte de Hollande, au moment de la jonction. Une correspondance très-active s'établit à cet égard entre lui et d'Estrades, son ambassadeur, en même temps que des négociations très-délicates étaient ouvertes à Paris entre les députés des Provinces-Unies et les ministres des affaires étrangères et de la marine sur le même objet. Il paraît que Van-Beuningen, envoyé des États, avait d'abord concédé, au nom de ceux-ci, que l'amiral de Hollande baisserait pavillon en présence de celui de l'amiral de France, et le saluerait de quinze coups de canon; Louis XIV avait même donné ses ordres en conséquence à Beaufort, de rendre le salut de treize coups de canon, deux de moins que l'amiral de Hollande, en même temps qu'on enverrait dire à ce dernier de relever son pavillon. Mais l'amiral de la flotte batave était Ruyter qui ne pouvait s'accommoder de pareils actes de déférence, au nom d'une république, vis-à-vis d'un pavillon royal, fût-ce celui de Louis XIV. Sur ces réclamations, l'envoyé des Provinces-Unies en France, dut revenir sur ses premières offres, et demander tout net qu'on traitât d'égal à égal. Louis XIV fut obligé de rabattre considérablement de ses prétentions pour son jeune pavil-

lon vis-à-vis du vieux pavillon de Ruyter. « En cas que l'on trouve trop de difficultés, écrivait-il en substance, à obtenir le salut en la forme précédente et que l'on connaisse que cela pourrait rendre la jonction plus difficile, le roi permet de se relâcher à ce que le pavillon soit seulement embrassé en présence du sien, et à l'égard du salut des vaisseaux en la forme ci-dessus (quinze coups contre treize) ; et même, à la dernière extrémité, si le sieur Ruyter s'y refuse, on se contentera du salut, comme il est dit, des canons, sans le pavillon. » Les États, par suite de l'insistance de Ruyter, ayant prétendu qu'après que leur amiral aurait baissé son pavillon et salué celui de France, l'amiral de France en fît autant absolument dans la même forme à l'égard de celui de Hollande, Louis XIV écrivit à Beaufort qu'il n'avait jamais entendu baisser le pavillon royal, et qu'au reste, il s'en référait pour ce qui devrait être fait lors de la jonction des deux flottes, au traité qui était intervenu sur le même objet entre les Hollandais et les Anglais, du temps de Cromwel.

De tous côtés on travaillait à radouber les anciens vaisseaux et à en construire de nouveaux. De plus, Colbert, pour le roi, en faisait bâtir ou acheter en Hollande et en Danemarck. Le capitaine Forant fut successivement envoyé, à cet effet, dans ces deux pays.

Dans le même temps, le commencement d'établissement de Tonnai-Charente s'étant presque évanoui, Colbert de Terron fut chargé de faire de Rochefort un lieu propre à l'armement et au désarmement des vaisseaux. Rochefort appartenait alors à un gentilhomme calviniste, nommé de La Cheuse, époux d'une petite-fille d'Adrien de Loseré, ce valet de chambre de Henri IV à qui la seigneurie du lieu avait été donnée en 1594. Louis XIV, chose peu honorable pour sa mémoire, ne fit pas tant de façons avec le gentilhomme huguenot qu'avec les Rohan, de Soubise, et les Mortemart, de Tonnai-Charente, il prétexta déloyalement de ce que ce domaine avait été aliéné de la couronne, par la générosité de son aïeul, pour s'en emparer sans autres formes de procès, au commencement de l'année 1666. La profondeur de la Charente en cet endroit, la situation dans un vaste golfe, où les escadres pouvaient avoir besoin de trouver une retraite, le mouillage de plusieurs belles rades voisines, d'autres avantages encore, que ne balancèrent pas quelques inconvénients résultant des sinuo-

sités du fleuve et de l'insalubrité dont on accusait l'endroit, décidèrent Colbert, d'après les intentions de son cousin de Terron. Par ses ordres, le chevalier de Clerville, habile ingénieur, donna le plan du port et de la nouvelle ville, qui devait se modeler sur Bordeaux pour l'étendue; et l'architecte Blondel fut chargé de la conduite des bâtiments. Dès le mois de mai 1666, les travaux commencèrent; on jeta les fondements de la corderie, des forges, du grand magasin, et l'on dressa provisoirement des chantiers de construction pour un vaisseau de ligne et deux galiotes. Peu de temps après, une grande ville était sortie des marais et une grande flotte, après avoir mouillé à Brest, venait désarmer à Rochefort, attestant ainsi, par sa présence, la création de deux puissants arsenaux maritimes dans la même année. C'était réellement le siècle des merveilles. Toutefois ce ne fut qu'en 1669 que Rochefort prit la figure d'un établissement de premier ordre.

La flotte que Brest et Rochefort virent ainsi, dans le courant de la même année, était celle de Beaufort qui avait été armée à Toulon. Elle sortit, sur un nouvel ordre du roi, le 29 avril 1666, pour se rendre d'abord du côté de Lisbonne et y attendre l'escadre de Duquesne, qui devait partir de La Rochelle, sous le commandement supérieur du lieutenant général de Ruvigny, chargé de conduire une épouse au roi de Portugal, Alphonse VI, dans la personne de mademoiselle de Nemours. Duquesne fut vivement blessé de se voir placé ainsi sous les ordres de Ruvigny, et il ne le dissimula pas : car Louis XIV dut lui écrire pour lui dire d'obéir et de faire obéir sur l'escadre au nouveau commandant en chef, à qui il était d'ailleurs formellement ordonné « de tenir des conseils des principaux officiers et d'y faire un cas particulier des avis du sieur Duquesne, comme étant l'un des plus expérimentés capitaines de marine qui fussent au service du roi. » Le fait est néanmoins que, soit qu'il fût circonvenu encore par les grands seigneurs à l'égard d'hommes qui tiraient plus de droits au commandement de leurs talents que de leur naissance, soit qu'il tînt rigueur aux officiers protestants, malgré leurs signalés services et la justice que lui-même rendait à leur expérience dans sa correspondance, Louis XIV montrait parfois une injustice presque ingrate pour deux des plus anciens et habiles officiers de sa marine d'alors, Duquesne et Forant, pour ce dernier surtout, caractère

trop peu flexible peut-être, qui avait conservé quelque chose de l'ancien amiral républicain de La Rochelle et des Provinces-Unies; ce à quoi sans doute il faut attribuer, ainsi qu'à sa persévérance dans le protestantisme, l'injustice qu'eut le roi d'attendre qu'il fût depuis longtemps le plus ancien de ses capitaines de vaisseau pour l'élever, à la fin de sa carrière, au rang de chef d'escadre.

Cependant Louis XIV, malgré la déclaration de guerre, était toujours dans la même incertitude au sujet du parti définitif qu'il prendrait. D'un côté, il pensait que, sous le prétexte de la guerre avec l'Angleterre, il pourrait travailler sans encombre à mettre sur pied des forces capables d'exécuter tout ce qu'il voudrait entreprendre ailleurs, et particulièrement dans les Pays-Bas espagnols, sur lesquels il élevait des prétentions, depuis la mort récente de Philippe IV, roi d'Espagne. D'un autre côté, il aurait volontiers saisi l'occasion de se rendre maître de l'Irlande, comme en témoigne un mémoire manuscrit pour servir d'instruction à l'intendant Colbert de Terron, en date de l'année 1666. On voit, dans ce mémoire, que l'archevêque primat d'Irlande, après être venu lui-même à Paris, y avait laissé un de ses confidents, bientôt accompagné de quatre hauts personnages, dont un évêque, pour suivre une négociation relative à la conquête de l'Irlande par Louis XIV. Au dire des négociateurs, dans la disposition des esprits contre le protestantisme irlandais, huit mille soldats, avec un secours d'armes et de munitions, suffiraient pour obtenir ce grand résultat. Mais, avant de s'engager dans une expédition de ce genre, Louis XIV voulut tâter le terrain et, à cet effet, ordonna à Colbert de Terron de donner seulement aux négociateurs, provisoirement, un ou deux navires sur lesquels on embarquerait dix milliers de poudre, dix milliers de plomb et autant de mèches, six cents mousquets, quatre cents piques, quelques hallebardes et pertuisanes, pour les insurgés qui tenaient, disait-on, dans la montagne, sous le commandement d'un gentilhomme nommé Nagle. Quelques officiers français devaient passer en Irlande sur ces navires, pour y juger de la situation des choses et de l'opportunité qu'il y aurait à pousser l'affaire plus avant. Ce projet, qui existe en minute dans le dossier de Colbert de Terron et en copie dans les registres des

ordres du roi aux archives de la marine, suffirait pour démontrer que Louis XIV n'avait pas pris une détermination absolue relativement à la conduite à tenir vis-à-vis de l'Angleterre, malgré ses relations secrètes avec Charles II. Son incertitude perce à chaque ligne de sa correspondance et de celle de ses ministres. « Il faut bien considérer l'état des affaires, portait un mémoire adressé au comte d'Estrades, et prendre résolution sur la conduite générale de cette guerre pendant cette campagne, pour savoir s'il est à propos de se mettre en état de chercher les occasions d'un combat général, ou bien si en donnant toutes les apparences de le rechercher, il ne vaudrait pas mieux l'éviter, pour consommer les Anglais et les obliger, par l'impossibilité de soutenir cette dépense, à entendre à la paix. » La question du pavillon de laquelle on a parlé, dut entrer pour beaucoup dans les hésitations qui eurent lieu pour la jonction des flottes de France et de Hollande, de la part d'un roi aussi jaloux que l'était Louis XIV de ce qu'il croyait être ses prérogatives et celles de la France.

Il n'épargnait rien pour faire ressortir l'importance de son alliance maritime. « Sa majesté désire, écrivait-on encore à d'Estrades, que vous disiez au sieur de Witt (Grand-Pensionnaire de Hollande), que son armée sera composée de quarante-quatre bons vaisseaux et quatorze brûlots, savoir : vingt-neuf vaisseaux, deux petits et huit brûlots qui partent de Levant en Ponant, sous le commandement de M. le duc de Beaufort; treize vaisseaux et cinq brûlots qui sont à prendre aux rades de La Rochelle, et deux vaisseaux et un brûlot qui sont dans la rade de Mardick; que ces quarante-quatre vaisseaux porteront depuis quarante jusqu'à quatre-vingts pièces de canon, et que les équipages seront plus forts d'un tiers au moins que les vaisseaux de pareil port de MM. des États. » Dans le même mémoire, le ministre, au nom de Louis XIV, disait à d'Estrades, « qu'il serait important d'obliger le roi de Danemarck à joindre sa flotte de quarante vaisseaux à celle des États. » Il en ressort évidemment qu'il eût mieux aimé que d'autres vaisseaux que les siens se compromissent dans la guerre entre la Hollande et l'Angleterre.

Les causes de cette guerre, ou plutôt de ce renouvellement de guerre en 1666, remontaient au protectorat d'Olivier Cromwel,



qui avait trouvé un continuateur assez actif de sa haine contre la nouvelle puissance navale des Provinces-Unies, dans la personne de Charles II, heureux de se venger sur une république de l'humiliation dans laquelle le tenait Louis XIV. C'était toujours la question de souveraineté des mers, cachée sous une question de pavillon; et alors on comprend que Louis XIV tînt à être traité à cet égard par la Hollande sur le même pied que l'Angleterre; et l'on comprend aussi que la Hollande qui tirait le canon pour la solution de cette question, se montrât peu disposée à concéder, même occasionnellement et comme alliée aux Français, ce qu'elle déniait aux Anglais. Donc, en témoignage de cette souveraineté, Charles II exigeait des Hollandais le salut maritime; c'était ce qu'on appelait le droit de pavillon. Cromwel avait fait mieux : il avait prétendu au droit de visite, sous le prétexte que les Hollandais pouvaient donner des secours secrets aux Espagnols. Mais Ruyter, du sein même de la destruction des flottes de sa patrie, prévoyant d'un œil sûr toutes les conséquences de ce droit dont l'Angleterre, sans en changer le but, qui est la dépendance des autres nations maritimes, n'a jamais fait que transformer le prétexte; Ruyter, dans une lettre datée du Texel, le 16 décembre 1653, avait écrit aux États-Généraux, pour les entraîner à révoquer la concession qu'ils venaient de faire de guerre lasse aux Anglais, ces lignes mémorables et prophétiques : « On nous fera sans doute quelque affront signalé, quand nous y penserons le moins. Le dernier des Anglais nous insultera, visitera à son gré nos vaisseaux, s'en rendra maître pour le plus léger motif, et nous traitera ensuite d'infâmes et de poltrons. » Ruyter le savait bien : le servage maritime de la Hollande, la ruine de son commerce, la perte de ses colonies étaient au bout des prétentions de l'Angleterre, pour le droit de pavillon comme pour le droit de visite. Aussi, dès que les États-Généraux eurent relevé leur marine un moment abattue, les rendit-il non moins jaloux que lui de la liberté des mers, et parvint-il, en leur faisant reprendre la lutte, à les relever pour un temps de leur abaissement.

Cette lutte était superbe et terrible. D'une part une jeune république qui comptait pour ainsi dire autant de grands hommes qu'elle avait d'amiraux : les Ruyter, les Tromp, les de Witt, les

Opdam, les Bankært, les Evertzen; de l'autre côté, une nation fière de ses anciens et récents triomphes sur mer, ayant à la tête de ses armées navales le duc d'York, qui régna depuis sous le nom de Jacques II, le fameux Monk, duc d'Albemarle et le brillant Rupert, prince de la maison palatine du Rhin. Pendant que Louis XIV hésitait, donnait à espérer la paix, ou engageait les Hollandais à attendre l'arrivée de la flotte de Beaufort pour commencer ou accepter les hostilités avec les Anglais, les deux peuples maritimes étaient déjà aux prises, et se livraient, les 13, 14, 15 et 16 juin 1666, des batailles de géants. Quelques sujets français figuraient pourtant sur la flotte des États, en témoignage de l'alliance. Parmi eux, le comte de Guiche se signala particulièrement; il fut des premiers, avec le prince de Monaco, à charger les ennemis, montra une grande présence d'esprit, et fut atteint au bras et à l'épaule d'un éclat de canon; il paya, autant qu'il était en lui, la dette de la France. La victoire avait, en définitive, appartenu à Ruyter dans les quatre jours de batailles navales du mois de juin.

Les flottes anglaise et hollandaise se retrouvèrent bientôt en présence. Des volontaires français servaient encore à bord de la flotte des États; c'étaient, entre autres gentilshommes, les chevaliers d'Harcourt-Lorraine, de Coislin, de Cavoye, et le baron de Busca. Le service qu'ils rendirent à la Hollande dans le combat du 6 août 1666 valut à cette république plus que toute une flotte que leur aurait réellement envoyée Louis XIV. Ruyter s'était trouvé trois heures durant entre les amiraux anglais, le prince Rupert et le duc d'Albemarle; deux cents hommes étaient déjà tombés sur son bord; cependant il continuait toujours à se défendre avec une constance et un héroïsme tels, que les Anglais, désespérant de s'en pouvoir rendre maîtres, résolurent de faire approcher un brûlot pour mettre le feu à son vaisseau. Dans ce moment terrible et décisif, Cavoye, Harcourt-Lorraine, Coislin et Busca, suivis de quarante mousquetaires français déterminés, se jettent dans deux chaloupes et vont au-devant du brûlot pour le détourner, au risque d'en être eux-mêmes consumés. Les Anglais qui le dirigent, intimidés par tant d'audace, sont contraints à la fuite, et c'est à qui, parmi eux, se sauvera, celui-ci à la nage, celui-là sur la légère embarcation qui accompagnait l'instrument d'in-

cendie. Ils ont mis le feu au brûlot, mais au hasard et à la hâte, et ses flammes deviennent plus dangereuses à leurs propres vaisseaux qu'à l'amiral hollandais qu'elles n'atteignent pas. Le grand Ruyter était conservé à la Hollande. S'est-on trompé en disant que ce service valait celui de toute une flotte?

On a écrit, quoique rien n'en fasse foi, que Jean Bart, alors enfant, était au nombre des Français qui sauvèrent Ruyter. On sait seulement que, vers cette époque, il faisait son apprentissage de marin sur les flottes de Hollande.

Toutefois le combat du 6 août 1666 fut à l'avantage de l'Angleterre, par la faute, dit-on (car quel grand homme de guerre n'est pas exposé à une erreur dans sa carrière) du lieutenant-amiral Corneille Tromp qui, en se laissant entraîner à la poursuite d'une des escadres anglaises, permit au gros de la flotte ennemie d'envelopper le reste de l'armée navale de Hollande, ce qui obligea celle-ci à faire sa retraite, après avoir fait des pertes considérables. Cette retraite de Ruyter fut si belle, que Louis XIV écrivit lui-même aux États-Généraux, qu'il en faisait plus de cas que d'une victoire. De son côté, Ruyter rendit un hommage éclatant aux Français qui, par leur présence d'esprit et leur courage, l'avaient fait échapper au plus imminent danger.

Enfin, sur une lettre du roi, en date du 12 juillet 1666, qui lui disait que l'armée navale des États, forte de soixante et treize bâtiments, croisait à l'embouchure de la Tamise, et qu'il eût à se rendre dans la Manche jusqu'au Pas-de-Calais sans perdre de temps, Beaufort avait passé le détroit de Gibraltar avec sa flotte et fait voile pour La Rochelle, où il arriva le 23 août. Louis XIV en fit avertir aussitôt les États-Généraux pour concerter avec eux la jonction; mais d'autres prétextes de lenteurs furent encore apportés par la cour de France, et la susceptibilité de Louis XIV sur le salut se ranima au moment de la jonction des deux flottes, comme cause réelle de retard ou comme moyen dilatoire.

La flotte que ce monarque se plaisait ainsi à faire voir dans l'Océan, sans trop l'aventurer, était composée comme il suit : *le Saint-Philippe*, de 74 canons et de six cents hommes d'équipage, ayant à son bord le grand-maître Beaufort, entouré de Gabaret père, officier général commandant le vaisseau, des capitaines Jean Gabaret, Gombault, Langlois et de nombre d'autres officiers

expérimentés; *la Royale*, de 56 canons et quatre cents hommes d'équipage, portant le vieux chevalier Paul en qualité de vice-amiral commandant le vaisseau et ayant sous ses ordres le capitaine de Coux et le lieutenant de Flacourt; *le Dauphin*, de 56 canons et trois cent cinquante hommes, monté par le marquis de Martel, lieutenant général commandant le vaisseau; *le Saint-Louis*, de 56 canons et quatre cents hommes, monté par le chef d'escadre de Fricambault, commandant le vaisseau; *la Reine*, de 56 canons et quatre cents hommes, capitaine Des Ardens; *le César*, de 52 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine Du Mée d'Aplemont; *le Jules*, de 40 canons et deux cent cinquante hommes, capitaine de Bouillon; *la Thérèse*, de 60 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine d'Hectot; *l'Hercule*, de 40 canons et trois cents hommes, capitaine de Valbelle; *le Soleil*, de 38 canons et deux cent trente hommes, capitaine de Grancey; *le Saint-Joseph*, de 34 canons et deux cent trente hommes, capitaine de Kerjan; *le Dragon*, de 36 canons et deux cent cinquante hommes, capitaine de Préaux-Mercey; *le Palmier*, de 36 canons et deux cent trente hommes, capitaine de Beaumont; *l'Écureuil*, de 38 canons et deux cent trente hommes, capitaine de Beaulieu; *l'Étoile de Diane*, de 36 canons et deux cent cinquante hommes, capitaine de Tivas; *la Françoise*, de 36 canons et deux cent trente hommes, capitaine de Châteauneuf; *la Notre-Dame*, de même force en canons et en hommes, capitaine la Giraudière jeune; *le Croissant d'Afrique*, de même force, capitaine de Montbron; *le Soleil d'Afrique*, de 34 canons et deux cent trente-deux hommes, capitaine d'Infreville-de-Saint-Aubin; (ces deux derniers bâtiments étaient des prises faites sur les Barbaresques); *la Sainte-Anne*, de 16 canons et cent vingt hommes, capitaine de Château-Renault; *l'Infante*, de 22 canons et quatre-vingts hommes, capitaine du Magnon; *le Saint-Antoine*, de 30 canons et deux cents hommes, capitaine de La Beaume; *l'Elbeuf*, de 34 canons et deux cent trente hommes, capitaine de Beaurusé; *la Vierge*, de 34 canons et deux cents hommes, capitaine de Cogolin; *le Lion-d'Or*, de 30 canons et deux cent cinquante hommes, capitaine Étienne-Jean; *le Postillon*, de 8 canons et quatre-vingts hommes, capitaine de la Roque-Fontiez; *le Ligournois*, de 24 canons et deux cent cinquante hommes; les brûlots *le Saint-Cyprien*,

le Petit-Anglais, *les Trois-Rois*, *le Roi-David*, qui échoua à La Rochelle, *le Saint-Antoine*, *le Bilbaut*, *le Saint-Augustin*, duquel le marquis d'Amfreville avait voulu être le capitaine, et *le Grand-Saint-Augustin*. Outre ses équipages, cette flotte portait un assez grand nombre de soldats. L'escadre de Duquesne, dont l'énumération a eu lieu précédemment, ne se trouvant pas comprise dans celle-ci, malgré sa jonction avec la flotte de Beaufort, l'armée navale de France, réunie ou sur le point de se réunir entièrement à La Rochelle, se trouvait donc être de trente-huit bâtiments depuis 30 jusqu'à 74 canons; de cinq bâtiments depuis 8 jusqu'à 24 canons, et de seize brûlots environ. Il a paru intéressant de faire connaître en détail et avec son personnel cette première en date des grandes flottes que Louis XIV mit à la mer, bien qu'elle n'ait été que l'avant-coureur de beaucoup plus considérables.

Colbert, qui tenait singulièrement à sa conservation, à sa bonne conduite et à sa bonne administration, mais qui n'avait qu'une médiocre confiance pour atteindre ces résultats dans le grand-maître, avait voulu faire embarquer un intendant sur le vaisseau-amiral; mais Beaufort s'était déjà opposé, en apparence pour cause d'incompatibilité d'humeur, mais au fond parce qu'il distinguait bien que c'était sinon un surveillant, du moins un conseiller actif qu'on lui donnait, à l'embarquement de d'Infreville et de divers commissaires généraux, quand on espéra lui faire accepter l'intendant de la marine du Ponant, de Terron. Colbert rédigea lui-même à ce sujet des instructions secrètes pour son cousin, dans lesquelles il signalait les défauts de Beaufort, afin qu'on pût adroitement y remédier. Il en comptait trois principalement : 1° d'entrer à tout propos dans les plus minces détails, non-seulement pour les connaître, ce qui eût été fort à louer, mais pour agir par lui-même, en sorte qu'il faisait souvent et assez mal les fonctions des officiers subalternes de la flotte ; 2° d'agir très-souvent de son chef, sans demander l'avis des principaux officiers, ce qui avait le triple inconvénient de dégoûter ceux-ci du service, de les lui aliéner, et d'entraîner des décisions soudaines et périlleuses ; 3° de donner ses ordres brutalement, quoiqu'ils eussent en outre le tort d'être confus et même de se contrarier les uns les autres, par défaut de mémoire de la part du duc. D'après cette instruction donnée à Colbert de Terron, l'on

devait porter Beaufort à tenir souvent des conseils de guerre qui devraient être composés de sa personne, de l'intendant de la flotte, des deux lieutenants généraux Paul et de Martel, et des trois chefs d'escadre Duquesne, Gabaret père et Fricambault. Ce dernier mourut dans le cours de l'année. Beaufort ne voulut pas plus entendre parler de Colbert de Terron que de d'Infreville. Il consentit seulement à recevoir à son bord l'intendant des galères Arnoul qui paraissait devoir se montrer docile à toutes ses volontés. Après avoir obéi, au mois de septembre, à des ordres qui lui enjoignaient d'aller évoluer dans les parages de Dieppe, pour y donner aux Hollandais l'espérance d'une prochaine jonction, le grand-maître reçut, presque coup sur coup, celui d'opérer cette jonction et celui de se rendre dans la Charente, au nouveau port de Rochefort. Il envoya aussitôt avis des motifs qu'il avait pour n'y point aller, insinuant que ce mouillage était mauvais et qu'on devait lui préférer Brest. Il avait raison sans doute de donner ses préférences à ce dernier port ; mais le motif qui le guidait ne venait pas du plus ou moins d'excellence du mouillage, mais du désir qu'il avait de s'éloigner du voisinage de l'intendant Colbert de Terron. Il alla en effet à Brest au mois d'octobre, mais il n'y gagna rien cette fois : car ordre fut immédiatement expédié à l'intendant du Ponant de se rendre lui-même à Brest pour y rester aussi longtemps que la flotte y séjournerait. Louis XIV écrivit alors, de sa main, une lettre à Beaufort pour lui reprocher son animadversion contre les intendants et commissaires de la marine. Il est à remarquer que, dans cette lettre, le roi accuse le grand-maître d'avoir exagéré les inconvénients de Rochefort et les mérites de Brest, en haine seulement de Colbert de Terron. Le piquant de la missive, manquant d'ailleurs de justesse en ce qui concernait Brest, c'est qu'elle reprochait à Beaufort de vanter extraordinairement la beauté et la bonté de ce dernier port, *sans l'avoir vu*. Louis XIV, en terminant, prescrivait à Beaufort de s'entendre désormais avec Colbert de Terron qui, triomphant à son tour, força le grand-maître à conduire la flotte à Rochefort, où elle vint désarmer, le 15 novembre 1666.

La Hollande en avait été pour ses espérances déçues. Néanmoins Louis XIV trouva moyen d'accuser la flotte hollandaise d'être sortie avant le temps marqué pour opérer sa jonction, et

d'avoir ainsi livré à de grands risques la flotte française, en la laissant dans l'isolement. Le fait est que Beaufort aurait pu être écrasé par la flotte anglaise en passant devant l'île de Wight; mais Louis savait que Charles II le respectait et qu'il n'oserait entreprendre rien de sérieux contre sa puissance. Toutefois, dans cette campagne, d'après le récit de d'Hamecourt, les Français perdirent le vaisseau de 50 canons *le Rubis*, séparé de la flotte par la tempête et qui, enveloppé par les Anglais, fut pris après une belle défense. D'autre côté, l'état des bâtiments de l'armée navale pour 1666, qui ne relate pas la prise du *Rubis*, indique *la Victoire*, de 36 canons, comme étant tombée au pouvoir de l'ennemi.

Louis XIV, n'ayant pu encore amener l'Angleterre et la Hollande à faire leur paix, donna ses ordres pour que l'on fût en mesure de reprendre la mer l'année suivante. En même temps, Colbert lui fit prendre mesures sur mesures pour former et augmenter les équipages, et en même temps pour donner des garanties aux marins. Dans le courant de décembre 1666, le président de La Reynie reçut, avec de pleins pouvoirs à cet effet d'admirables instructions pour aller reformer et régulariser la justice des amirautés et asseoir le personnel de la marine d'une manière durable. La fin principale de son voyage, comme le dit positivement le mémoire qui y a trait, était de réformer tous les abus qui se commettaient dans l'administration de la justice; d'en retrancher les frais en totalité ou en majeure partie, ainsi que les lenteurs; de faire une exacte description de toute l'étendue de chaque siége d'amirauté; de dresser un rôle de tous les gens de mer qui s'y trouvaient; d'établir des écoles de pilotage et de canonnage; et d'observer si, dans les ports et rades et à l'entrée des rivières, il y avait suffisamment de pilotes et de lamaneurs.

Dans ce temps, le brave et habile Forant qui, après avoir présidé à la construction et à l'armement de six vaisseaux pour le compte de la France à Amsterdam, était envoyé à Copenhague pour y chercher *le Grand-Danois* et *le Grand-Frédéric*, deux autres bâtiments que Louis XIV avait fait construire en Danemarck, eut le crève-cœur de se voir placé sous les ordres de La Roche-Saint-André, officier de quelque mérite peut-être, mais

qui n'était capitaine de vaisseau que depuis l'année 1662 et qui, ayant été fait chef d'escadre en 1667, mourut peu après. L'amour de la patrie, qui déjà avait rappelé une fois Forant de Hollande où il occupait les plus hauts grades, put seul l'empêcher, dans cette pénible circonstance, de porter de nouveau ses services à l'étranger; mais, comme naguère Duquesne obligé d'obéir à de Ruvigny, grand nom connu de la cour seulement, il laissa percer assez de répugnance à descendre au rôle de second de La Roche-Saint-André, pour que Louis XIV, à deux reprises, dût lui intimer l'ordre de mettre son expérience consommée à l'usage de l'officier courtisan.

Pendant que la guerre entre la France et l'Angleterre pouvait être taxée, jusqu'à un certain point, de comédie en Europe, il n'en était pas de même en Amérique. Là les passions belliqueuses et les jalousies étaient ardentes entre les colons des deux nations, placés d'ailleurs trop loin du théâtre principal des événements pour se tenir au courant des intrigues diplomatiques qui se passaient derrière le rideau. Aussi se battait-on par là beau jeu bon argent. Dès le mois d'avril 1666, les deux colonies de l'île de Saint-Christophe en étaient venues aux mains d'une manière décisive. Les Français, après avoir perdu dans le combat le commandeur de Sales, leur chef, qui fut remplacé par le chevalier de Saint-Laurent, avaient fini par enlever aux Anglais leur artillerie et leurs forts et par les expulser complétement de l'île. Pour prouver l'importance que l'on attachait désormais aux affaires des colonies, une médaille fut frappée à l'occasion de cette victoire. On y voyait une femme costumée à l'Américaine, foulant aux pieds les armes d'Angleterre; sur la légende on lisait, en mots latins : « Colonie des Français affermie », et sur l'exergue : « Les Anglais expulsés de Saint-Christophe, en 1666. »

Lord Willougby, gouverneur de l'île anglaise de la Barbade, se rendit, le 30 juillet suivant, avec une escadre de dix-sept voiles, portant dix-huit cents hommes de troupes, dans les eaux de la Martinique, pour prendre sa revanche de cet événement. Il y croisa deux jours et deux nuits; mais voyant qu'il ne pouvait rien entreprendre sur cette colonie, il détacha, le 4 août, deux de ses frégates pour aller faire un débarquement de cinq cents hommes aux Saintes, rochers qui furent en partie occupés par

l'ennemi. Peu après, l'escadre entière de lord Wilougby vint dans ces parages et y trouva deux bâtiments de la compagnie des Indes-Occidentales, qu'elle attaqua avec fureur. Le capitaine Baron, qui commandait un des deux navires français, se défendit longtemps et, plutôt que de se rendre, finit par se brûler. L'autre bâtiment en allait faire autant, quand les Anglais se précipitèrent en foule sur le pont et l'en empêchèrent. Lord Wilougby avait acheté ce mince succès au prix d'un désastre : car, dans la nuit qui suivit, un ouragan s'éleva qui fit périr presque toute son escadre. Du Lion, commandant de la Guadeloupe, ne donna pas le temps aux Anglais de se fortifier aux Saintes ; il vint en toute hâte, avec quelques bâtiments, pour les en chasser, et, dès le 14 août, il les força à se rendre à discrétion. Le 20 du même mois, on aperçut sept voiles à trois lieues en mer du côté de Montserrat. Du Lion incontinent fit appareiller quatre bâtiments, portant environ quatre cents hommes commandés par de l'Obière, pour leur donner la chasse. On les atteignit et, après une vive canonnade, trois des navires anglais, de 12 canons chaque, furent pris avec deux cents hommes qu'ils avaient à bord.

Le Fèvre de La Barre, que d'Hamecourt qualifie à ce propos de gouverneur général de l'Amérique, passa, le 1er octobre 1666, de Saint-Christophe à la Martinique, en partit le 25 du même mois, avec le commandant Clodoré, et se rendit à la Guadeloupe pour y prendre du Lion, commandant de cette île, de Thémericourt, commandant de Marie-Galande, de Chambré, intendant de la compagnie des Indes-Occidentales et d'Orvilliers qui avait quelques troupes sous ses ordres. Le tout fut embarqué sur l'escadre des Antilles, composée alors de sept bâtiments seulement : *le Florissant*, de 28 canons ; *le Lys*, de 40 ; *la Justice*, de 32 ; *le Saint-Christophe*, de 26 ; *la Vierge*, de 18 ; *la Bergère*, flûte de 18 canons, et *l'Afrique*, flûte de 18. Avec ces forces, Le Fèvre de La Barre enleva aux Anglais, dans le courant de novembre 1666, après des combats acharnés, les îles d'Antigoa et de Nevis. En revenant à Saint-Christophe, il eut avis que le commandant de la Grenade, nommé Vincent, venait, de son côté, d'enlever aux ennemis l'île de Tabago. Dans le même temps, il eut la nouvelle que les Hollandais, avec l'assistance de deux navires français, l'un de

l'État, capitaine de Padjeu, l'autre de la compagnie des Indes-Occidentales, et d'un détachement de soldats commandés par d'Orvilliers, avaient repris l'île de Saint-Eustache, une de leurs colonies, sur les Anglais qui s'en étaient un moment emparés. Au commencement de l'année suivante, 1667, Le Fèvre de La Barre, à qui Colbert venait d'envoyer un renfort considérable de navires et d'hommes, remit à la mer avec une escadre de dix-huit bâtiments et quatorze barques, le tout portant douze cents soldats, et en six jours il s'empara, au mois de février, de l'île de Montserrat, défendue par neuf cents Anglais. Sur l'avis qu'il reçut qu'une nouvelle escadre devait sortir de la Barbade, le 25 mars, pour essayer de reprendre l'île Nevis sur les Français, il résolut d'aller prendre à la Martinique ceux de ses bâtiments qu'il y avait envoyés, puis de cingler sur l'ennemi. Mais, le 3 avril, alors qu'il était prêt à s'embarquer, un bâtiment anglais de 40 canons arriva devant Nevis. Aussitôt Le Fèvre de La Barre de monter sur une frégate de 24 canons, capitaine Boudet, et d'aller droit à ce vaisseau. Les Anglais, pour mieux profiter de leur supériorité, tentent deux fois l'abordage et deux fois sont repoussés. Le duel entre le bâtiment français de 24 canons, et le bâtiment anglais de 40, dura jusqu'à ce que ce dernier coulât bas sous le faix de sa mâture écroulée. Étant allé ensuite à la Guadeloupe, Le Fèvre de La Barre fut averti par le chevalier de Saint-Laurent, nouveau commandant de Saint-Christophe, que les Anglais étaient venus bloquer cette dernière île avec dix-sept bâtiments, dont l'amiral, de 52 canons, le vice-amiral et le contre-amiral, de 48 canons, et les autres de 36. Aussitôt il mit à la voile, avec dix-huit navires, portant huit cents soldats et un certain nombre de volontaires. Le 20 mai, il reconnut, près de Nevis, l'escadre anglaise et, sur-le-champ, donna l'ordre de l'attaquer. On combattit avec beaucoup de vigueur, de part et d'autre, depuis huit heures du matin jusqu'à trois heures de l'après-midi. Enfin, les Anglais furent obligés de plier et de faire retraite, après avoir perdu trois de leurs bâtiments et bon nombre de soldats. Après cette victoire, Le Fèvre de La Barre retourna à la Martinique. A peine y était il, que lord Wilougby, ayant reçu des renforts en navires et en hommes, crut qu'il pourrait profiter de l'éloignement de l'escadre française pour opérer une descente à Saint-Christophe. Il entre-

prit en effet de débarquer douze cents Anglais dans cette île; mais les commandants Saint-Laurent, d'Orvilliers et de Latour en firent un grand carnage; tout ce qui ne périt pas par les armes fut noyé ou pris. Il est vrai de dire que, d'un autre côté, les Anglais avaient obtenu quelques avantages. Ils avaient attaqué et démantelé, dans la Guyane française, un petit fort construit vers l'embouchure du fleuve Sinamari. Ils eurent avec une égale facilité raison de l'île de Cayenne qui était à peine protégée par quelques commencements d'ouvrages.

Cependant des semblants d'hostilités avaient recommencé en Europe, entre les Français et les Anglais, dans les premiers mois de l'année 1667. Au mois de mars, le chef d'escadre d'Almeras, détaché avec une division, fit cinq prises sur les Anglais. Dans le même temps, un armateur de Dunkerque en fit deux autres assez considérables. Au mois d'avril, le capitaine de Buor, montant la frégate *la Diligente*, enleva à l'ennemi trois navires et en coula bas un quatrième. Le marquis de Kerjan, commandant *le Levrier*, frégate légère de 4 canons, s'empara aussi de quatre navires et en fit périr un autre jusque sur les côtes d'Angleterre.

La flotte de Beaufort, après l'hivernage, s'était rendue d'abord de Rochefort à Brest, puis de ce second port à La Rochelle. Le 9 mars, sept bâtiments en furent détachés pour aller à la rencontre de douze frégates anglaises, qu'ils ne purent joindre. Dans le courant du mois de juin, Gabaret père fut envoyé en Hollande pour en ramener des vaisseaux qu'on y avait construits au compte de la France. Dans sa traversée, il fit rencontre de six navires anglais richement chargés dont il se rendit maître.

Sur les entrefaites, l'Angleterre et la Hollande d'une part, et l'Angleterre et la France de l'autre, firent leur paix à Breda, le 31 juillet 1667. On convint de se rendre réciproquement tout ce qu'on s'était pris. L'Angleterre fut obligée de renoncer pour un temps à ses prétentions à la souveraineté des mers.

Il semblait que chaque année dût voir naître un nouveau port sur le littoral de la France. Louis XIV, toujours inspiré par Colbert, voulut que le Languedoc, qui n'en possédait pas de digne d'être nommé, eût le sien sur la Méditerranée. Le fameux canal du Midi dont s'occupait alors Riquet, et qui devait avoir un de ses aboutissants à l'étang de Thau, aurait suffi pour faire choisir

le promontoire de Cette, qui a d'un côté la mer, et de l'autre cet étang. En 1667, on creusa le Thau de manière à lui donner trente pieds environ de profondeur, et on se servit de ses eaux pour remplir un port capable de recevoir des bâtiments de cinq à six cents tonneaux. Cette devint l'entrepôt de tout le commerce du Languedoc.

Avant même que la paix de Breda fût signée, la guerre avait éclaté entre la France et l'Espagne, au sujet de la succession des Pays-Bas, sur laquelle, comme on l'a dit, Louis XIV prétendait, pour Marie-Thérèse, sa femme, fille du premier lit de Philippe IV, à l'exclusion de Charles II d'Espagne, fils du second lit. Il avait découvert pour cela une ancienne coutume de certaines parties des provinces en litige; mais sérieusement les seuls droits qu'il eût à faire valoir, c'étaient, avec la force, les traditions toujours vivantes qui liaient ces provinces à la France, et la nécessité d'en déposséder les ennemis pour la sécurité de son propre royaume. Il lui importait d'ailleurs au plus haut point d'assurer ses dernières acquisitions sur la côte de Flandre, et particulièrement Dunkerque, par l'occupation des places fortes qui se trouvaient en arrière. C'est pour cela qu'eut lieu, en 1667, la fameuse campagne de Lille. Charleroi, Bergues-Saint-Vinox, Furnes, Ath, Tournai, Douai, le Fort de l'Escarpe, Courtrai, Oudenarde et Lille furent enlevés aux Espagnols avec une rapidité dont l'histoire offre peu d'exemples.

Si l'on en excepte la prise d'un galion espagnol, porteur d'une charge d'un grand prix, par les capitaines de Nesmond et de Beaumont, qui croisaient dans la Manche, et l'exploit du duc de Saint-Aignan, gouverneur du Hâvre, qui, sorti de ce port sur un navire avec quelques soldats d'élite, força, l'épée à la main, un grand bâtiment espagnol que le mauvais temps avait poussé dans ces parages, cette guerre ne fut l'occasion d'aucune affaire navale en Europe.

Mais, en Amérique, les flibustiers qui s'honoraient entre eux du nom de *Frères de la Côte*, saisirent avec avidité l'autorisation qu'elle leur donnait de faire des courses sur les vaisseaux espagnols. La terreur de leur nom, à cette époque, contribua singulièrement à leurs succès. Les Espagnols tremblaient à leur seule vue, et mettaient souvent les armes bas sans avoir eu

le courage de combattre. Ils obtenaient la vie si les galions qu'ils ramenaient du Nouveau - Monde étaient bien chargés d'or, d'argent, de pierreries, ou d'autres richesses; mais si l'espérance du vainqueur était déçue, alors malheur à eux! on les jetait impitoyablement à la mer!

On se rappelle le coup du flibustier Legrand, enlevant un vice-amiral d'Espagne avec une sorte de barque; il y eut un autre flibustier, nommé Michel Le Basque, qui en fit un non moins hardi. Il attaqua et se rendit maître, sous le canon de Porto-Bello, dans l'Amérique centrale, d'un gros galion espagnol chargé de plusieurs millions de piastres. C'est ainsi que les flibustiers, en se gorgeant de trésors, échangeaient souvent leurs barques contre des vaisseaux, et parvenaient quelquefois à se composer des escadres.

Ils en formèrent une, en 1667, pour aller attaquer et piller Maracaïbo, dans la province de Venezuela. L'entreprise avait été conçue par Michel le Basque et par l'Olonnais, qui s'était rendu fameux sous ce nom emprunté aux Sables-d'Olonne, sa ville natale, et qui eut, en cette circonstance, le commandement des Frères de la Côte. L'expédition, après s'être emparée sur sa route de tous les galions qu'elle a rencontrés, arrive à la baie de Venezuela, qui s'enfonce très-profondément dans les terres; le fort qui en défendait l'entrée est emporté, le canon est encloué et la garnison de deux cents hommes passée au fil de l'épée. On va aussitôt attaquer Maracaïbo; mais cette ville, riche de son commerce de cuir, de tabac et de cacao, est déjà abandonnée par ses principaux habitants, qui ont emporté le plus qu'ils ont pu de leurs trésors. Néanmoins les flibustiers y trouvent encore de grandes richesses, et forcent en définitive cette ville à payer sa rançon. Chose étrange et que l'on prendrait pour une affreuse dérision, si l'on ne savait combien dans l'homme la superstition est souvent près du crime, ces pirates qui ne vivaient que des maux d'autrui, prirent aux églises de Maracaïbo des croix, des cloches, des tableaux, pour les placer dans une chapelle qu'ils projetaient de faire bâtir à la Tortue. Ils avaient déjà, d'un autre côté, ravagé, pillé, brûlé une partie des établissements espagnols à Saint-Domingue, et menaçaient la capitale même de l'île, quand la paix signée entre la France et l'Espagne, le 2 mai 1668, à Aix-la-Chapelle, vint gêner le cours de leurs sauvages exploits.

Elle prévint en même temps, dans les mers d'Europe, une rencontre entre une escadre de dix vaisseaux et quatorze brûlots, commandée par Beaufort, ayant Duquesne sur son bord, et la flotte d'Espagne que le grand-maître cherchait depuis le mois d'avril. Beaufort vint désarmer à Brest. Une autre escadre de six vaisseaux et de dix flûtes, commandée par Gabaret père, était allée prendre à Lisbonne pour les amener à La Rochelle, un petit corps d'armée de quatre mille Français et les généraux Schomberg et Jean d'Estrées. Ce dernier, à cette époque, n'avait encore pris aucun service dans la marine.

Par le traité d'Aix-la-Chapelle, Louis XIV obtenait une partie de ce qu'il avait convoité. Il rendait la Franche-Comté, qu'il avait aussi conquise, et qui, toujours facile à reprendre, autant à cause de ses vieilles sympathies françaises que de sa position isolée de l'Espagne, ne pouvait manquer de lui revenir un jour ou l'autre; mais il gardait les places dont il s'était emparé dans les Pays-Bas. Les côtes maritimes de la France avaient dès lors acquis l'étendue qu'on leur voit aujourd'hui; le traité d'Aix-la-Chapelle leur donna de toutes parts leurs points d'appui

Dès l'année 1666, un commissaire général de la marine, nommé Trubert, avait été député au dey d'Alger pour renouveler avec lui les anciens traités, ce qui semblait être un usage de chaque année, qui, accompagné de présents et d'argent pour le rachat des esclaves chrétiens, avait tout le caractère d'un odieux tribut. Par suite des négociations de Trubert, trois bâtiments amenèrent d'abord d'Alger à Toulon trois cent cinquante-six esclaves français. L'intelligent négociateur, à qui les mensonges calculés du dey et de ses agents ne parvenaient pas à cacher le nombre des malheureux captifs, resta à Alger jusqu'au 14 septembre 1667, époque à laquelle il fut reçu avec cinq cents autres chrétiens libérés par ses soins, sur une escadre aux ordres du chevalier Paul qui terminait ainsi sa carrière navale si longue et si bien remplie. Le vieux marin, à son retour, fut nommé au commandement de la marine à Toulon; mais il mourut la même année, laissant un nom redouté des ennemis de la France et béni des innombrables chrétiens qui lui devaient leur liberté. (2).

Au commencement de l'année suivante, de nouvelles pirateries forcèrent Louis XIV à envoyer à Alger une division de cinq vais-

seaux commandée par Louis-Victor de Rochechouart, depuis duc de Mortemart et de Vivonne, élevé à la dignité de général des galères de France par suite de la démission du duc de Créqui. Le dey, qui d'ailleurs n'était pas toujours maître de retenir ses corsaires, accorda satisfaction, quitte à laisser recommencer aussitôt après le départ des bâtiments français.

Dans ce temps, les Turcs faisaient une guerre acharnée aux Vénitiens, et, depuis vingt-quatre ans déjà, ils assiégeaient presque continuellement Candie. Jamais attaque ni défense ne s'étaient montrées aussi persévérantes. Toute la chrétienté, comme aux grands jours des croisades, avait fini par s'intéresser à la cause des assiégés. La France n'avait pas cessé d'être représentée parmi eux, malgré les vieilles alliances qui l'unissaient à la Porte-Ottomane. L'île de Candie était comme un champ clos, comme un carrousel, où chacun venait rompre des lances pour l'honneur de sa religion, mais sans que cela influât fortement sur les relations de peuple à peuple. Cependant l'intérêt de l'Europe chrétienne, si sincère qu'il fût au fond, ne s'exprimait pas d'une manière suffisante. Ce n'étaient pas des paladins qu'il fallait à Candie aux abois, mais de bons et solides corps d'armée. Louis XIV le comprit et décida, immédiatement après la paix d'Aix-la-Chapelle, qu'il enverrait un secours considérable aux Vénitiens, sans pour cela déclarer la guerre au sultan. S'il eût eu des imitateurs dans les autres souverains, les Turcs sans aucun doute auraient fini par ne point réussir dans leur dessein. Beaufort fut chargé de transporter à Candie six mille hommes de troupes réglées commandés par le duc de Navailles, et de donner en outre aux assiégés le secours de ses vaisseaux. Vivonne, général des galères de France, reçut ordre de son côté de se tenir prêt à partir avec une escadre de galères, navires qui, aux termes d'un ordre de Louis XIV, expédié pendant la dernière guerre avec l'Angleterre, avaient des troupes constamment et spécialement attachées à leur service.

Beaufort mit à la voile, le 5 juin 1669, avec une flotte composée comme il suit : *le Monarque*, vaisseau neuf, de 94 canons et six cents hommes d'équipage, qui portait le grand-maître, assisté de Forant, son capitaine de pavillon, et du chevalier de La Fayette ; *le Courtisan*, de 66 canons, monté par le lieutenant

général de Martel, faisant les fonctions de vice-amiral; *le Toulon*, de 42 canons, capitaine de Belle-Isle; *le Provençal*, de 40, capitaine de Bouillé, commandeur de Malte; *le Comte*, de 50, capitaine de Kerjan; *la Thérèse*, de 60, capitaine d'Hectot; *l'Étoile*, de 36, capitaine Coutay-d'Humières; *le Croissant*, de 30 canons, monté par Tourville, qui venait d'être admis dans la marine royale en qualité de capitaine de vaisseau; *la Royale*, de 56, capitaine de La Hillière, commandeur de Malte; *la Princesse*, de 60 canons, capitaine Louis Gabaret; *la Syrène*, de 44, capitaine de Cogolin: *le Fleuron*, de 48, capitaine de Turelle; *le Lys*, de 60, monté par le marquis de Grancey; *le Mercœur*, de 36, capitaine de Beaumont; *le Bourbon*, de 50, capitaine de Bouillon; *le Dunkerquois*, de 24, capitaine Languillet; en tout quinze bâtiments de guerre, sans compter dix brûlots, un vaisseau-hôpital, et quantité d'autres navires armés en flûte, sur lesquels étaient embarquées une partie des troupes du duc de Navailles. Une division de trois bâtiments, commandée par d'Almeras, qui était allée porter un ambassadeur, nommé de La Haye, à Constantinople, se joignit à cette flotte qui arriva devant le port de Candie, le 22 juin, et introduisit aussitôt les troupes dans la place. Tous les ouvrages extérieurs étaient alors au pouvoir des musulmans. Montbrun, octogénaire français, qui avait le commandement de Candie, ne défendait plus que des ruines, et pourtant rejetait héroïquement toute idée de capitulation; mais c'était sur la patience surtout qu'il comptait pour fatiguer les Turcs et les forcer à se retirer. Malheureusement la fougue des ducs de Navailles et de Beaufort ne pouvait s'arranger d'un système de temporisation. Dans un conseil de guerre tenu le lendemain de leur arrivée, ils décidèrent qu'on ferait une sortie pendant la nuit du 24 au 25 juin, pour tomber sur les Turcs avant qu'ils eussent eu le temps de rassembler leur cavalerie dispersée dans l'île. Les deux chefs, dont l'ardeur était encore surexcitée par celle des gentilshommes français, impatients de signaler leur arrivée par un grand fait d'armes, avaient en outre appuyé leur résolution de la nécessité qu'il y avait, disaient-ils, de débusquer les ennemis d'un poste à l'aide duquel ils empêchaient la libre entrée et la libre sortie du port. Après avoir marché une partie de la nuit, les troupes de terre, commandées par le duc de Navailles, et les détachements

des vaisseaux ayant à leur tête le duc de Beaufort, se mirent en ordre de bataille dans une petite plaine qui conduisait au camp des Turcs, sans que ceux-ci les aperçussent encore. Dès la pointe du jour l'attaque des postes musulmans commença. Les commandants de Dampierre et de Castellan, avec des troupes de terre, emportèrent deux redoutes qui étaient à la tête du camp, forcèrent les lignes ennemies et prirent trente canons. Les Turcs, furieux de se voir ainsi surpris par une poignée d'hommes, firent alors une violente irruption hors de leur camp et coururent à leur tour à la charge. Mais deux fois le duc de Navailles se jeta au-devant d'eux et les mit en fuite, vigoureusement appuyé qu'il fut par Beaufort et les détachements des vaisseaux, conduits, celui de l'amiral par Forant, Vaudré, Gravier et Belle-Isle; celui du vice-amiral par de La Motte et de Planta; celui du contre-amiral par Gabaret fils, les chevaliers de Bouillon et d'Häily et un autre Belle-Isle; celui de la division d'Almeras par Pannetier, La Roque-Fontiez, Bittaut, Belor, le chevalier de Nesmond, d'Amblimont, aide de camp de d'Almeras, et Poepe, aide-major. Le succès semblait assuré, quand un accident interrompit tout à coup ces brillants débuts. Comme les Français occupaient déjà un des quartiers de l'ennemi, un soldat entra, avec sa mèche allumée, dans un magasin souterrain de poudres, de grenades et de bombes, pratiqué au-dessous des batteries, et y mit le feu par mégarde. Le souterrain saute avec un horrible fracas, et avec lui tous ceux qui se trouvaient dessus ou à côté; la panique se répand avec la rapidité de l'éclair parmi les troupes de sortie, qui, ne devinant pas la cause de l'accident, croient être sur un sol partout miné, et se dispersent au loin, sans que leurs chefs puissent les retenir. Les Turcs ont remarqué ce mouvement inattendu, et ils en profitent pour reprendre leurs avantages. C'est en vain que Navailles et Beaufort, chacun de son côté, cherchent à rassembler leurs hommes épars et à les ramener au combat. Beaufort, transporté de rage, crie aux moins épouvantés de le suivre, et se jette à corps perdu à travers une multitude d'ennemis. Pendant ce temps, le duc de Navailles, qui ne l'a point aperçu, fait de son mieux pour changer du moins la fuite des siens en retraite. Mais quand, ayant à peu près réussi, il chercha des yeux le duc de Beaufort et demanda de ses nouvelles, personne ne sut lui répondre.

Beaufort avait disparu, sans que toutes les informations prises alors et depuis aient pu faire connaître au juste ce qu'il était devenu. On se plut à imaginer que sa fin avait été aussi étrange que toute sa vie, et on se livra, à ce sujet, aux plus bizarres suppositions. Les uns se représentaient Beaufort coiffé d'un turban, au milieu d'un sérail; les autres disaient que ce pouvait bien être le gouvernement français lui-même qui l'avait fait enlever, de peur qu'il ne revînt quelque jour à régner sur les halles. Le plus, le seul probable est que les musulmans, suivant leur ancien usage, lui avaient coupé la tête après l'avoir tué, et qu'ils avaient dépouillé son corps de toutes ses marques distinctives. Le découragement le plus complet fut la suite de cet événement, qu'un autre, non moins déplorable, suivit de près.

A quelques jours de là, le 3 juillet, on vit arriver devant Candie, une flotte de vingt-cinq galères, dont quinze de France, commandées par Vivonne, sept du pape et sept de Malte, le tout sous les ordres de don Vincenzo Rospigliosy, généralissime des troupes. Le lendemain, il fut résolu, en conseil, que ces galères feraient une attaque, par mer, contre le camp des Turcs, pendant que les troupes de terre feraient une sortie générale; mais l'état de la mer força à différer l'exécution de ce projet jusqu'au 24 juillet. Ce jour-là, les officiers des galères, à la faveur d'un calme, allèrent faire leur attaque contre les Turcs dont plus de deux mille perdirent la vie. Mais ce fut alors qu'une seconde catastrophe vint désoler les Français. Pendant que les bâtiments réunis de France, de Venise, du pape et de Malte canonnaient le camp des musulmans, le vaisseau, de 60 canons, *la Thérèse* qui portait le trésor de l'expédition française, sauta, avec son capitaine d'Hectot et les trois cents hommes de son équipage: il couvrit de ses éclats une partie des autres bâtiments, et faillit couler à fond la galère réale, que montait le duc de Vivonne, investi du commandement en chef des forces navales de France, par suite de la mort de Beaufort. Plus de soixante des hommes qui étaient sur cette galère furent tués ou blessés. Un moment après, Vivonne fut atteint d'un coup de canon qui ne mit pas d'ailleurs sa vie en danger. Les galères durent cesser leur feu et se retirer, d'autant que les Turcs, prévenus, avaient empêché l'attaque des troupes de terre. Le duc de Navailles tenta encore

plusieurs sorties; mais, voyant qu'elles n'aboutissaient à rien et que son monde diminuait sensiblement, il demanda à se rembarquer. Vivonne le ramena en conséquence à Toulon, avec le reste de ses troupes et la flotte, le 21 août 1669. Le 5 septembre suivant, les Vénitiens capitulèrent dans la ville de Candie qui tomba ainsi, avec toute l'île, au pouvoir des Turcs.

Duquesne, tout occupé dans ce temps des grands travaux du port de Brest, s'applaudit de n'avoir pas fait partie d'une expédition que des généraux en chef plus braves qu'expérimentés, avaient changée en échauffourée. Quant à Colbert, contre l'avis de qui elle avait été faite, il espéra qu'elle pourrait servir de leçon à Louis XIV; il sut tirer toutefois parti de la mort de Beaufort, pour faire supprimer, comme on va le voir, la charge de grand-maître, chef et surintendant de la navigation et du commerce de France.

Au milieu de ces événements, les armateurs français, profitant de l'élan donné au commerce par Colbert, avaient entrepris des voyages du plus long cours. Ils avaient expédié des navires jusqu'à la Chine, où il paraîtrait que, dès l'année 1531, François Ier avait envoyé, sur un bâtiment de Dieppe, un sieur Valois, qui, de sa part, aurait fait présent au céleste empereur de quatre canons de fabrique française, et qui, en retour, aurait apporté en France, des porcelaines, du thé, et d'autres produits de ce lointain pays.

Ce qui est parfaitement constaté, c'est qu'en 1667, un Français, nommé Jean-Baptiste de La Feuillade, commandant un navire de Rouen, du port de cinq cents tonneaux, après être passé par le détroit de la Sonde, avoir mouillé aux Moluques, cinglé à l'est pour retourner en Europe, et fait naufrage sur la côte du Chili, à une petite distance au nord de l'entrée du détroit de Magellan, par suite présumablement d'un courant qui, partant de l'est nord-est, l'avait poussé sur des écueils, se construisit une petite frégate des débris de son navire, pour sauver ses gens et le plus précieux de sa cargaison, et revint en France, par l'Océan atlantique, ayant fait ainsi, bien avant Bougainville, un voyage autour du monde sur un navire français; ce que ce dernier navigateur se complut trop à paraître ignorer et à laisser ignorer, pour avoir l'honneur de passer pour le premier de sa nation qui

eût entrepris une pareille expédition. La Feuillade écrivit et publia, à Rouen, une relation de sa navigation, sous le titre de *Voyage de la Chine et des Moluques*. Les étrangers eux-mêmes la mentionnent, entre autres l'auteur espagnol du *Teatro naval hydrografico*, et l'Anglais Burnay, dans son *Histoire chronologique des voyages et découvertes dans la mer du Sud*.

PÉRIODE

DE L'ADMINISTRATION DES DEUX COLBERT,

et

DE LA GRANDEUR MARITIME DE LA FRANCE.

— —

DE 1660 à 1691.

CHAPITRE VII.

De 1669 à 1672.

Colbert, ministre de la marine en titre, comme il l'était déjà en fait. — Abolition de la charge de grand-maître, chef et surintendant de la navigation et du commerce de France. — Rétablissement de la charge d'amiral de France sur de nouvelles bases. — Le comte de Vermandois, amiral de France. — Règlement sur les pouvoirs de l'amiral. — Création des gardes de la marine. — Création du vice-amiralat du Ponant au profit du comte Jean d'Estrées. — Redoublement des travaux des ports. — Le port de Toulon en 1670. — Ordonnances et règlements dus à Colbert vers ce temps. — Forces navales de la France en 1669. — Expéditions du lieutenant général de Martel, du vice-amiral d'Estrées, de Duquesne et de Du Mée d'Aplemont, en 1670. — Escadre de la mer des Indes, en 1670. — Sa mission. — Situation des Français à Madagascar. — Louis XIV donne des noms fixes aux vaisseaux de l'État. — Forces navales de la France en 1671. — Guerre contre les Barbaresques, en 1671 et 1672. — Suite de la campagne dans la mer des Indes. — Établissement de Surate. — Tentative sur l'île Ceylan. — Événements dans l'Amérique du Nord. — Découverte, par terre, et prise de possession de la baie d'Hudson, au nom du roi de France.

Colbert était donc depuis longtemps chargé de l'administration de la marine et des colonies; un règlement du roi, en date du 11 mai 1667, lui avait conservé le détail et le soin qu'il avait déjà pour la marine, les galères, le commerce extérieur, et n'avait laissé à de Lionne que les expéditions à faire en conséquence; Colbert avait succédé, en 1669, dans le département de la maison du roi, à Henri de Guénegaud qui, le 26 mars 1666, signait des actes relatifs à la marine, particulièrement au port de Brest (1); un nouveau règlement, en date du 7 mars 1669, en faisant cesser d'une manière définitive le morcellement de l'administration en marine du Ponant et en marine du Levant, avait constitué d'une manière plus sûre encore, entre les mains de Colbert, cet important ministère; le règlement du 7 mars 1669, portait

que Colbert, secrétaire d'État de la marine et contrôleur général des finances, aurait dans ses attributions la marine du Ponant et celle du Levant, les galères, les compagnies des Indes-Orientales et Occidentales et pays de leurs concessions, le commerce intérieur et extérieur du royaume, les consulats de la nation française dans les pays étrangers, les manufactures et haras du royaume, et que de Lionne, secrétaire d'État des affaires étrangères, aurait dans son département, en dédommagement de ce qui lui était enlevé, la Navarre, le Béarn, le Bigorre et le Berry qui étaient auparavant du département de Colbert; que les appointements de quatre mille livres qu'il avait sur la marine lui seraient augmentés sur ceux dont il jouissait pour les affaires étrangères, et qu'enfin il lui serait payé sur le trésor royal une somme de cent mille livres. Cette transaction dit assez ce qu'étaient encore à cette époque les charges de secrétaires d'État : des sortes d'offices transmissibles et vendables, de l'agrément du roi; mais Louis XIV, qui augmentait considérablement leur importance, tendait en même temps à les dégager de cette situation aussi absurde qu'abusive qui pouvait mettre la conduite des affaires du pays dans les mains les plus déshonnêtes ou les plus incapables.

On a vu comment le cardinal de Richelieu, qui avait fait abolir l'amiralat de France sous le prétexte de sa trop grande puissance, s'était mis en possession de tous les droits et priviléges de cette charge, sous le titre de grand-maître de la navigation et du commerce, et comment elle était arrivée au duc de Beaufort qui, bien qu'un peu amoindri par la volonté de Louis XIV, venant en aide au génie de Colbert, délivrait encore, en son nom, des commissions d'officiers commandants et d'officiers généraux de la marine, et n'obéissait aux ordres qu'il recevait sur les devoirs de sa charge, qu'autant qu'ils émanaient de la main même du roi. Beaufort n'eut pas de successeur. Mais avant d'abolir la charge de grand-maître, chef et surintendant de la navigation et du commerce de France, comme il y avait toujours des princes à pourvoir de riches dignités, princes dont la vie désordonnée de Louis XIV augmentait incessamment le nombre par des enfants naturels, il fut décidé que l'on reconstituerait l'amiralat de France sur d'autres bases qu'autrefois. Une des plus importantes

et dangereuses prérogatives qu'il y avait à combattre, c'était celle qu'avaient eue les anciens amiraux et depuis les grands-maîtres, de nommer aux emplois et fonctions dans la marine; Colbert rédigea un mémoire pour contester ce droit à l'amiral et en faire ressortir tous les inconvénients (2); ses raisons eurent sur l'esprit du roi toute l'action qu'il désirait; il fit décider aussi que l'amiral n'aurait absolument rien à voir dans l'administration de la marine, qu'au besoin même il recevrait des ordres de celle-ci, au nom du roi; et dès lors il ne dut pas songer à faire davantage obstacle au rétablissement d'une charge dont il s'agissait de pourvoir tout d'abord un enfant à peine sorti des langes, fils de Louis XIV et de Louise-Françoise La Beaume Le Blanc, duchesse de La Vallière-Vaujour. Du reste, si Louis XIV voulait que les princes eussent de grandes positions pour qu'ils tinssent leur rang, il entendait aussi qu'ils ne possédassent que très-peu de vraie puissance, pour que, ne vivant que par lui, n'étant quelque chose que par lui, ils n'eussent jamais la pensée de se révolter. Ils ne furent plus en effet que les premiers particuliers de l'État.

Le 12 novembre 1669 parurent et l'édit royal qui supprimait la charge de grand-maître de la navigation, et celui qui rétablissait la charge d'amiral de France, au profit de Louis, bâtard de Bourbon, comte de Vermandois, tous deux contresignés : Colbert. Il est à remarquer que cet édit qui donne autorité à l'amiral tant en Ponant qu'en Levant fait exception de la province de Bretagne, qui paraissait donc ainsi conserver encore son antique droit d'amirauté spéciale et indépendante, dans la personne de son gouverneur. Une estampille, au nom du comte de Vermandois, devait tenir lieu de signature aux actes de l'amirauté, jusqu'à ce que le nouvel amiral fût en âge de remplir les devoirs de sa charge.

Le même jour parut, également avec le contre-seing de Colbert, le règlement sur les pouvoirs, fonctions, autorités et droits de la charge d'amiral de France. Il était très-concis et à peu près ainsi conçu : toute la justice de l'amirauté, ainsi qu'elle est réglée par les ordonnances, appartiendra à l'amiral et sera rendue en son nom; l'amiral pourvoira de plein droit aux offices des siéges des amirautés; il jouira des droits de nomination et provision dont

les amiraux de France jouissaient sur les offices de l'amirauté à ces siéges et à la Table de Marbre, ainsi que des amendes, confiscations et autres droits de justice dans les siéges particuliers, et de la moitié de ceux des tables de marbre; plus du droit de dixième sur toutes les prises et conquêtes faites à la mer; du droit d'ancrage tel que les précédents amiraux en jouissaient; du droit de congés sur tous les navires partant des ports et havres du royaume; enfin il aura pouvoir de commander l'une des armées navales du roi à son choix, et, dans ce cas, d'ordonner des finances, comme ont coutume de le faire les généraux des armées de terre. Par un article spécial et final le roi se réservait le choix et la provision de tous les officiers de guerre et de finances qui avaient emploi et fonction, savoir les vice-amiraux, lieutenants généraux, chefs d'escadres, capitaines de vaisseaux, brûlots, frégates, lieutenants, enseignes, pilotes, capitaines et officiers des ports et gardes-côtes, intendants, commissaires et contrôleurs généraux et particuliers, gardes-magasins, et généralement tous autres officiers, ensemble tout ce qui pouvait concerner les constructions et radoubs des vaisseaux, les achats de marchandises et munitions pour les magasins et armements de marine, et l'arrêté des états de toutes les dépenses faites par les trésoriers de la marine.

Dans le même temps, la compagnie des gardes du grand-maître de la navigation fut licenciée, et l'on en forma une nouvelle, sous le titre de GARDES DE LA MARINE, pour servir auprès de l'amiral; il fut réglé qu'elle se composerait de deux cents hommes, savoir : cent cinquante gentilshommes et cinquante soldats de fortune, dont cent seraient départis à Toulon et cent à Rochefort et à Brest. Ces jeunes gens furent, à proprement parler, les élèves nobles de la marine, comme l'avaient été les gardes du grand-maître.

Le 12 novembre 1669, fut également créée la charge de vice-amiral du Ponant. On se réservait de constituer celle de vice-amiral du Levant; mais le gouverneur de Provence et le général des galères qui, chacun de son côté, se prétendait en possession de l'amiralat du Levant, y firent assez longtemps encore obstacle. Louis XIV ne trouva pas que les hommes de mer les plus expérimentés qu'il eût fussent dignes, par leur rang social, d'occuper

la charge de vice-amiral sous un de ses bâtards. Le chevalier Paul et le chef d'escadre de Fricambault étaient morts; mais restaient, de la marine de Richelieu, Duquesne qui avait été définitivement élevé au rang de lieutenant général des armées navales, en 1667, et qui justement créait alors, à Brest, un arsenal pour la marine du Ponant; le chef d'escadre Gabaret père dont les talents et l'expérience n'avaient pa cessé d'être utilisés par le roi, et Forant, ce vieux vice-amiral de La Rochelle et amiral de Hollande à qui l'on confiait, avec le simple titre de capitaine de vaisseau, les plus importants commandements, sous l'ombre d'intelligence maritime de généraux de hasard qui profitaient de son expérience pour s'élever souvent sans rien faire, de même que de celle du capitaine Des Ardens, qu'on ne traitait guère mieux. Louis XIV, que Colbert dut désespérer de vaincre à cet égard, préféra à des marins consommés des hommes de race. Il pensa, pour la charge de vice-amiral du Ponant, à Jean d'Estrées, d'une ancienne famille de Picardie, laquelle, dès le règne de saint Louis, était en possession des plus hautes dignités militaires. Par malheur, Jean d'Estrées, fils du maréchal François-Annibal d'Estrées qui s'était fait remarquer à la fois comme homme de guerre et comme ambassadeur, n'avait encore servi que sur terre. Colonel d'un régiment d'infanterie, il avait fait sa première campagne dans la seconde année de l'avénement de Louis XIV au trône; il s'était signalé au siége de Gravelines, d'où on l'avait vu revenir estropié de la main et du bras droit; après avoir reçu ce baptême de feu dont il devait à jamais garder les honorables marques, il avait concouru à la victoire que le grand Condé remporta, le 20 août 1648, sur les Impériaux et les Espagnols; élevé, l'année suivante, au grade de maréchal de camp, il avait pris part, en cette qualité, aux guerres civiles de la Fronde, et servi dans l'armée royale au blocus de Paris et à l'attaque du pont de Charenton; après avoir pris les leçons de Condé, il s'était instruit à celles de Turenne, et avait vu, en 1654, ces deux illustres capitaines, le premier malheureusement égaré à la tête des ennemis, lutter ensemble de génie militaire devant Arras; il avait contribué, dans la mémorable journée du 25 août, à forcer les lignes des Impériaux et des Espagnols commandés par Condé, et, par suite, à faire lever le siége de la place; le

grade de lieutenant général avait été la récompense de sa valeur déterminée dans cette occasion; mais, en 1656, Condé ayant pris sa revanche de la journée d'Arras, et forcé à son tour Turenne à lever le siége de Valenciennes, Jean d'Estrées avait été fait prisonnier, dans la retraite, avec le maréchal de La Ferté. A la conclusion de la paix, en 1659, il était revenu en France, et, ayant remarqué que les idées de Louis XIV et de ses ministres se tournaient vers la marine, il avait commencé à se passionner pour cette carrière de hasards, qui convenait à son caractère entreprenant et ami des grands périls; toutefois, la guerre s'étant rallumée, en 1667, Jean d'Estrées avait servi encore quelque temps sur terre et accompagné Louis XIV et Turenne dans la brillante campagne de Flandres dont chaque journée, pour ainsi dire, avait été marquée par la conquête d'une ville; peu après, en 1669, revenant à son dessein d'obtenir de grands commandements dans la marine, il s'était fait nommer lieutenant général des armées navales, et s'était, assure-t-on, embarqué pour l'Amérique, afin d'y combattre les Anglais; mais Le Fèvre de La Barre l'y avait devancé. Ce fut, à ce qu'il paraît, après son retour d'Amérique, en 1669, que Jean d'Estrées se vit investi de la dignité de vice-amiral du Ponant, dans laquelle il était ambitieux de se signaler et où il se soutint, grâce à son courage, à son énergie, à son coup d'œil, à son désir de bien faire, beaucoup mieux qu'on n'aurait dû l'attendre de ses antécédents.

Après celui de vice-amiral, le plus haut grade dans la marine française, où il n'y avait point, selon la remarque du P. Daniel, de contre-amiral en titre d'office, était celui de lieutenant général des armées navales, qui, eu égard au rang et au commandement qu'il donnait, était de l'institution de Louis XIV. Le titre de lieutenant général n'était donné, avant l'année 1647, qu'à l'amiral ou au commandant en chef d'une flotte, de même qu'on ne le donnait autrefois dans l'armée de terre qu'aux maréchaux de France ou à ceux qui commandaient en chef l'armée, par la raison, fait observer le même auteur, que le roi étant général né de toutes ses armées, qui que ce soit qui les commandât n'était que son lieutenant. C'est dans le règlement de 1647, fait durant la minorité de Louis XIV, que l'on trouve, pour la première fois, un lieutenant général sous le commandant en chef de la flotte; depuis

le grand-prieur des Gouttes, le chevalier Paul et de Martel avaient été faits lieutenants généraux, ce second en 1656; Duquesne, quoique commissionné temporairement, ainsi que Gabaret père, de ces fonctions par Beaufort au mois de mars 1665, n'avait eu, comme on vient de le voir, ce titre d'une manière permanente qu'à dater de 1667, probablement après la mort du chevalier Paul. Depuis cette époque, on fit des créations de plusieurs lieutenants généraux des armées navales; ce fut un nouveau grade où l'on monta après avoir passé par celui de chef d'escadre. Quant aux chefs des escadres, terme synonyme primitivement d'escouades, qui, selon l'observation du P. Daniel, après avoir été appliqué à une troupe de soldats des armées de terre et surtout de soldats à pied du temps de François Ier, était devenu propre de l'armée de mer et se donnait à un détachement de vaisseaux, leur nombre fut encore limité à six portant des titres de provinces. Les grades de lieutenants généraux et de chefs d'escadre ne furent, à quelques exceptions près, conférés qu'à des hommes renommés par leur expérience et par leur bravoure.

L'année qui vit porter Colbert, d'une manière désormais claire et nette, à la tête du département de la marine, fut aussi témoin, comme conséquence naturelle, d'un nouvel élan dans les ports et sur les côtes, que la paix favorisait encore. Les travaux furent accélérés à Brest, à Rochefort, au Hâvre, à Dunkerque; on s'occupa aussi de Saint-Malo. Le 29 mai 1668, un devis du travail pour le curage du port de Toulon, ayant été convenu et signé par d'Opède, président du parlement, d'Infreville, intendant de la marine du Levant et par les consuls de la ville, un arrêt du conseil d'État du roi, en date du 21 juin de la même année, avait fait injonction à ces derniers magistrats municipaux « d'employer au curage les deniers provenant des fermes du septième du pain et du vin appartenant à la ville de Toulon, attendu l'urgente nécessité et jusqu'à ce qu'il y eût été satisfait. » Un autre arrêt du conseil fut rendu, en 1669, pour qu'on prît annuellement, pendant cinq ans, douze mille livres sur les revenus de Toulon, lesquelles seraient employées à donner à la darse un fond de vingt-cinq pieds. Un mémoire, conservé aux archives de la marine, fait connaître exactement quel était, en 1670, l'état du port et de l'arsenal de Toulon.

« Le port de Tholon, dit ce Mémoire, est, de lui-même et par son heureuse situation, le plus beau et le plus avantageux qui soit en Europe, et dans lequel il y a le plus de facilité et de commodité pour toutes sortes d'armements, et généralement pour tout ce qui regarde les ouvrages et le service de la marine..... La darse (car il n'en existait qu'une encore, et la plus petite, la vieille), qui est le lieu le plus enfermé dudit port, et dans laquelle sont ordinairement les vaisseaux désarmés, n'est pas tout à fait suffisante. Il est aisé de la creuser et de l'agrandir. On a établi quatre pontons, de l'entretien desquels la ville est chargée, qui servent au creusage de ladite darse et petite rade. Il s'en tire quelque avantage, mais non suffisant pour produire le nettoiement dont on a besoin. L'arsenal se trouve situé à l'extrémité de ladite darse, du côté du Ponant, et en occupe même une partie qui a été remplie et comblée pour donner plus d'espace à la construction des vaisseaux. »

Le même Mémoire fait connaître qu'il y avait, en 1670, dans la rade de Toulon, vingt-sept vaisseaux de guerre, un vaisseau-hôpital, trois brûlots, quatre pontons, huit gabares et quelques autres petits bâtiments; sans y comprendre onze vaisseaux de guerre et deux brûlots qui en étaient sortis pour tenir la mer; plus cinq vaisseaux et deux pontons sur les chantiers.

Malgré l'éloge que l'auteur du Mémoire fait de Toulon, ce port, encore si incomplet, laissait à peine soupçonner ce qu'il serait bientôt. Louis XIV et Colbert avaient souvent les yeux tournés de ce côté; plusieurs plans de l'agrandissement du port et de l'arsenal leur furent soumis; Vauban en donna d'abord un d'une étendue gigantesque, qui parut à la fois trop coûteux et hors de proportion avec les besoins du temps; on ne l'accepta qu'en le rétrécissant, et on ne l'exécuta que plus tard.

Il ne se passait pas d'année que Colbert ne fît publier quelque nouveau règlement ou quelque nouvelle ordonnance sur la marine militaire, où, avant lui, presque tout encore, était à faire, quoique Richelieu eût laissé a ce sujet des projets dont il profita. Personne n'était plus digne de continuer le grand cardinal que Colbert. Il publia un code forestier (car sur quoi son génie administratif ne s'étendait-il pas?) dans lequel il n'oublia point la part des vaisseaux. Il favorisa en outre l'entrée des bois étrangers dans

tous les ports du royaume, pour l'usage de la marine marchande, aussi bien que pour celui de la marine de l'État. Il régla, en 1670 et 1671, les mesures à prendre désormais pour la meilleure construction et le perfectionnement des vaisseaux de guerre. Tout vaisseau de premier rang, portant de 70 à 120 pièces de canon, dut avoir trois ponts entiers et non coupés. Défense fut faite de construire, selon l'ancien usage, des châteaux sur l'avant du troisième pont. Les vaisseaux de second rang et de troisième rang, de 70 canons et au-dessous, furent astreints à n'avoir que deux ponts. Ceux de quatrième rang, de 30 à 40 pièces de canon, et ceux de dernier rang, de 18 à 28 pièces de canon, durent avoir deux ponts courants devant arrière. Il est question, dans ces règlements, des frégates légères, portant de 8 à 10 et 16 pièces de canon, et qui ne devaient avoir qu'un tillac. Les règlements, en ce qui concernait le rang des vaisseaux, furent plus d'une fois modifiés dans le cours du même règne. Pour dire encore ici quelques mots des vaisseaux en eux-mêmes, à cette époque, c'est sous Louis XIV que l'on commença à donner d'une manière précise aux plus considérables des constructions navales le nom de vaisseaux de ligne, ce qui indiquait qu'elles étaient assez grandes et fortes pour combattre en ligne, en présentant le côté, et non plus seulement comme les flottes de galères. Colbert ordonna que, dans les principaux ports et arsenaux de marine, il serait tenu, deux fois par semaine, un conseil de constructions navales. Il voulut aussi que les capitaines de vaisseaux ne manquassent pas de tenir un journal exact de leur navigation. Un règlement fut fait au sujet des marques de commandement; et deux ordonnances parurent, l'une concernant les saluts que les vaisseaux, en général, se devaient entre eux; l'autre pour régler celui de la galère réale avec le vaisseau-amiral. La *réale* était la galère que montait le général des galères. Depuis quelque temps déjà il n'y avait plus de galère *capitane* en France; *la Patronne*, que commandait toujours le lieutenant général, en tenait lieu. Colbert eut soin de régler la garde, la conservation, ainsi que la police des arsenaux; il prit également des mesures pour la garde et conservation des ports et des vaisseaux. Il assujettit à une discipline sévère, mais indispensable, aussi bien les officiers que les moindres matelots. Toute querelle fut interdite

entre les uns comme entre les autres. Les capitaines eurent ordre de ne point abandonner leurs vaisseaux pour aller coucher à terre; la peine de mort menaça ceux qui s'absenteraient des escortes chargées de protéger les navires marchands. En revanche, de grandes récompenses furent assurées à ceux qui se distingueraient, et particulièrement aux capitaines de brûlots qui incendieraient des vaisseaux ennemis.

Si l'on en croit le commentateur de l'ordonnance de 1681, le savant Valin, la France possédait, dès l'an 1669, un matériel naval de trente vaisseaux de ligne, dont deux de 130 canons chaque (*le Royal-Louis* et *le Soleil-Royal*); un de 120 (*le Dauphin-Royal*); deux autres de 110 canons chaque (*le Royal* et *le Monarque*); plus quarante et un vaisseaux depuis 40 jusqu'à 60 canons; dix-sept frégates depuis 6 jusqu'à 30 canons; cinq tartanes et six galiotes, dont deux à rames; tout cela indépendamment de la marine des galères. L'*Abrégé de la marine*, que les archives ne possèdent plus qu'à partir de l'année 1671, donnera tout à l'heure la situation authentique de la marine de Louis XIV, telle que la faisait Colbert.

La protection que ce ministre donnait au commerce l'engagea encore à envoyer, en 1670, des escadres contre les pirates barbaresques. Le lieutenant général des armées navales de Martel partit de Toulon, au commencement de janvier de cette année, avec une escadre de douze vaisseaux, arriva, le 29 du même mois, devant Alger, força, par la seule présence de ses vaisseaux, le chef de la Régence à renouveler la paix, à rendre les esclaves chrétiens qu'il avait en son pouvoir, et à convenir que désormais ses sujets ne visiteraient plus les navires portant pavillon de France, et qu'il ne serait plus acheté ni vendu de Français. L'escadre de Martel alla ensuite croiser devant Tunis et bloquer la Goulette, mais avec moins de succès.

De Toulon également partit, au mois de septembre 1670, une division de trois ou quatre vaisseaux, commandée par Du Mée d'Aplemont, qui porta à Constantinople le marquis de Nointel, ambassadeur extraordinaire de France, chargé de renouveler les anciens traités avec la Porte, et facilita l'évasion du chevalier de Beaujeu, qui était esclave, depuis quinze ans, dans le château des Sept-Tours, ainsi que de quatre-vingts chrétiens,

auxquels les vaisseaux français servirent d'inviolable refuge.

La même année, une division sortit de Brest, sous les ordres de Duquesne, pour aller se joindre, dans les eaux de Belle-Isle, à une autre division que le vice-amiral d'Estrées, ayant avec lui le chef d'escadre Gabaret père, amenait de Rochefort. Ces deux divisions réunies sous le commandement supérieur de Jean d'Estrées, et formant ensemble neuf vaisseaux, étaient destinées à aller réprimer les corsaires de Salé. Mais elles partirent trop tard et se bornèrent à une promenade aux Canaries, comme pour servir en quelque sorte à l'éducation maritime du nouveau vice-amiral, vis-à-vis duquel Duquesne et Des Ardens, qui auraient dû être non-seulement ses maîtres, mais ses supérieurs, se montrèrent peu indulgents. D'Estrées s'en étant plaint à Colbert, le ministre lui répondit : « Je vois bien que vous n'avez pas lieu d'être satisfait des sieurs Duquesne et Des Ardens : ce sont nos deux plus anciens officiers de marine ; le premier a toujours été reconnu comme un très-habile navigateur. Je conviens avec vous que son esprit est difficile et son humeur incommode ; mais dans la disette que nous avons d'habiles gens en cette science qui a été longtemps inconnue en France, je crois qu'il est du service du roi et même de votre gloire que vous travailliez à surmonter la difficulté de cet esprit et à le rendre sociable pour en tirer toutes les connaissances et les avantages que vous pourrez. » Colbert, dans cette circonstance comme dans plusieurs autres de sa vie, faisait un sacrifice à l'esprit de cour, sous lequel il devait finir par succomber.

Ces escadres ne furent pas les seules que, malgré la paix en Europe, on mit à la mer pendant l'année 1670. La compagnie des Indes-Orientales, déjà obérée, soit par la mauvaise gestion de ses agents, soit par le défaut de paiement de plusieurs de ses actionnaires, s'était vue obligée, dès l'année 1669, d'avoir recours au roi, par l'entremise de Colbert. Louis XIV, se flattant de faire de Madagascar une colonie florissante, lui avait accordé un secours de deux millions. Le 29 mars 1670, le lieutenant général de La Haye, revêtu du titre pompeux de vice-roi, partit de Rochefort pour la mer des Indes, avec une escadre de cinq bâtiments de guerre : *le Navarre*, de 56 canons, monté par de Turelles-Thiballier, élevé au grade de chef d'escadre l'année précédente, et qui

ne devait pas revenir de cette campagne; *le Triomphe*, de 38 canons, commandant Forant, que les événements devaient rappeler en Europe avant la fin de la campagne; *le Jules*, de 38 canons, capitaine de Luchet, que la mort devait prochainement frapper, ainsi que son successeur immédiat; *le Flamand*, de 36 canons, capitaine du Maine, qui devait mourir non moins promptement et n'avoir pas un successeur plus heureux; *le Bayonnais*, de 34 canons, capitaine Gabaret des Marais; plus quatre frégates et flûtes : *la Diligente*, de 8 canons, capitaine de Bretancourt; *l'Europe*, de 12, capitaine Dupré; *la Sultane*, de 16, capitaine de Beaulieu-Vernay, mort en 1671; *l'Indienne*, de 12, capitaine de l'Étrille, et un brûlot, capitaine Gespin qui, dans le cours de la campagne, passa au commandement du *Flamand*. Quatre cents hommes du régiment de royal-marine, commandés par le maréchal de camp de Grateloup, qui mourut en 1672, étaient embarqués sur cette escadre, laquelle devait s'augmenter, en 1671, de trois bâtiments. La mission de La Haye était non-seulement de protéger le commerce des Français dans la mer des Indes, mais encore de lever les plans de toutes les côtes par où il passerait, et de rapporter la description des lieux où les bâtiments de la compagnie des Indes pourraient établir des entrepôts, de bien reconnaître le cap de Bonne-Espérance et Madagascar, et d'aller ensuite s'emparer de la partie de l'île Ceylan qui était à l'est, les Hollandais ne possédant que la côte ouest et sud. Malheureusement, La Haye, outre qu'il n'était peut-être pas à la hauteur de sa mission, ne devait agir que du consentement des directeurs de la compagnie dans l'Inde. Il arriva à la colonie du Fort-Dauphin de Madagascar, à la fin de janvier 1671, et y entra en relations avec Champmargou qui, homme dur et avare selon lui, avait eu le talent de se faire craindre et respecter des indigènes. La Haye trouva la colonie très-bien établie, mais le commandant Champmargou et les habitants extrêmement intéressés, ne cherchant que leur profit personnel sans songer au bien général, et employant toutes sortes de voies pour s'enrichir. Il remarqua que le principal inconvénient de l'île Madagascar venait de maladies très-fréquentes et presque inévitables qui y régnaient dans les mois de janvier, février et mars, et que le port du Fort-Dauphin n'était bon que dans les beaux temps. L'île Sainte-Marie et son

port étroit, où les vaisseaux pouvaient être à l'abri de tous les vents, fixèrent son attention, ainsi que la baie d'Antongil où il pensait qu'un établissement eût été beaucoup mieux placé qu'au Fort-Dauphin, sous le rapport de la salubrité, des moyens de se procurer de la nourriture, de la largeur, de la profondeur, de la sûreté de la rade, et de la facilité plus grande qu'il y avait à passèr de ce point à l'île Bourbon et aux Indes. A l'égard de l'île Bourbon, La Haye vanta la fertilité de son sol, l'air pur qui y règne, la bonté de ses rades, particulièrement de celle de Saint-Denis; il fit observer qu'on n'avait à y craindre les ouragans que les trois premiers mois de l'année; il aurait désiré que le gouvernement y établît des magasins et des fortifications et y entretînt un certain nombre de troupes. En l'absence d'un port à Bourbon, celui de l'île Sainte-Marie ou celui de la baie d'Antongil, où l'on pouvait, dit-il, se rendre en six jours, y aurait suppléé.

Mais, avant de suivre plus loin La Haye dans le cours de sa longue campagne de la mer des Indes, il importe de revenir en Europe où la marine française faisait d'incroyables progrès. L'année 1671 doit marquer à cet égard, non par l'éclat des armes, puisqu'on était en paix, mais par le développement que prit comme par enchantement le matériel de l'armée navale. Louis XIV étant à Ath, arrêta, le 20 juin 1671, une liste de noms fixes pour les vaisseaux de guerre, et c'est ainsi que l'on vit se succéder, jusqu'à la fin du règne de Louis XVI, des bâtiments portant les mêmes noms sous lesquels leurs devanciers s'étaient illustrés, comme cela avait lieu pour les régiments de l'armée de terre.

En 1661, époque à laquelle Colbert avait commencé à s'occuper des affaires maritimes, la France ne possédait que dix-huit bâtiments de guerre en mauvais état, depuis 30 à 70 canons, et deux flûtes. Le 1er janvier 1671, il ne restait plus de la marine de 1661, que trois vaisseaux de 48 canons, un de 42, un de 38, deux de 36 et un de 32. Colbert, à cette date du 1er janvier 1671, montrait déjà à Louis XIV une augmentation immense, tant à la mer que dans les ports. Il y avait, outre l'escadre des Indes, à laquelle on donnait le titre d'escadre de Perse, et qui allait se composer de douze bâtiments, l'escadre des îles, qui était de cinq bâtiments, dont l'un de 42 canons et un autre de 28; plus une escorte

de marchands, composée de deux bâtiments, le premier de 34 canons, le second de 24. L'escadre de Ponant proprement dite était forte de trois vaisseaux, depuis mille à quinze cents tonneaux, et de 56 à 70 canons chaque, armés pour six mois, et de treize bâtiments, armés pour douze mois, dont un de 64 canons, un de 48, et deux de 36. L'escadre de Brest était à part et se composait alors de quatre vaisseaux seulement, mais parmi lesquels figuraient *le Soleil-Royal*, de deux mille quatre cents tonneaux, dont on avait sagement réduit le nombre des canons du chiffre de 130, donné par Valin pour l'année 1689, à 120, en attendant qu'on l'abaissât même encore à 110 et 104, comme cela eut lieu aussi pour *le Royal-Louis*. L'escadre de Levant était forte de seize bâtiments, dont l'un, *le Monarque*, de 84 canons.

Le nombre des bâtiments dans les ports ou en chantier était infiniment supérieur. Il y avait dans le port de Rochefort quatorze bâtiments depuis quatre cent cinquante jusqu'à onze cents tonneaux, ceux de ce dernier tonnage au nombre de six; plus vingt-quatre autres bâtiments. Trois vaisseaux étaient en outre sur les chantiers de Rochefort, dont deux de treize cents tonneaux, et il y avait du bois pour cinq autres vaisseaux. Dans le port de Brest se trouvaient vingt-quatre bâtiments, dont un de seize cents tonneaux, deux de quatorze cents chaque, un de treize cents, les autres de onze cents, de mille, de huit cent cinquante, etc. Outre cela, il y avait sur les chantiers de Brest quatre bâtiments, qui devaient être achevés dans le courant de l'année 1671. Au Hâvre-de-Grâce, on comptait dans le bassin, huit navires, dont un de six cents tonneaux et le moindre de soixante; il y avait sur les chantiers de ce port trois bâtiments, dont deux de huit cents tonneaux; des marchés étaient passés en outre pour la fourniture du bois nécessaire à la construction de quatre autres grands navires au Hâvre. Dans le port de Dunkerque, il y avait cinq bâtiments, dont deux de sept cent cinquante tonneaux chaque; des ordres étaient donnés pour en bâtir un autre de cette force, et il y avait du bois pour en construire quatre. A Bayonne, trois bâtiments de six à sept cents tonneaux chaque, étaient à l'eau. Il n'était pas jusqu'à Libourne qui n'eût son chantier; on y construisait un brûlot. Jusqu'à Québec, dans le Canada, il y avait en chantier, pour le compte de l'État, un navire de cinq cents tonneaux. A Toulon, il

y avait dans le port un vaisseau de deux mille à deux mille six cents tonneaux, *le Royal-Louis*, un de dix-huit cents, un de seize cents, un de quinze cents, deux de quatorze cents, neuf bâtiments depuis quatre cents jusqu'à treize cents tonneaux, et quatre navires de moindre force. Douze autres bâtiments, dont l'un de quinze cents tonneaux et plusieurs de six cents à mille cinquante tonneaux, étaient portés comme devant rendre le bord à Toulon, en mars 1671. Sur les chantiers de ce port étaient trois vaisseaux de mille cinquante tonneaux chaque, et deux de mille, qui devaient être tous les cinq mis à l'eau du 15 avril au 1er juillet 1671. Il y avait du bois dans le parc de Toulon, à Arles et en Bourgogne, sur le bord des rivières, pour construire huit vaisseaux. A Marseille, on venait de mettre à l'eau un bâtiment de cinq cents tonneaux, et sur les chantiers de ce port se trouvaient à un état très-avancé trois autres bâtiments, dont deux vaisseaux de ligne, *le Courageux*, de quinze cents tonneaux, et *le Fier*, de mille cinquante. Il y avait du bois pour construire deux autres vaisseaux à Marseille, où se tenaient en outre ordinairement trente-cinq galères du roi.

En résumé, la table d'armement de tous les bâtiments de guerre, y compris ceux qui devaient être mis à la mer avant la fin du mois de juillet de cette année 1671, suivant un règlement fait depuis peu sur la solde et les équipages de chacun de ces bâtiments qui dataient en majeure partie, pour l'âge de construction, de l'année 1668, présentait en effectif : seize vaisseaux de premier rang, dans lesquels on faisait encore entrer à cette époque ceux de 74 et de 70 canons, même un de 66; seize vaisseaux de second rang, depuis 62 à 68 canons; trente-trois de troisième rang, de 48 à 60 canons; vingt-cinq de quatrième rang, de 36 à 44 canons; vingt-neuf de cinquième rang, de 24 à 34 canons; sept frégates de 14 à 18 canons, quatre de 12, autant de 10, six de 6 canons, une de 4; trente-neuf flûtes et autres navires de charge, et seize brûlots; en tout cent quatre-vingt-seize bâtiments de guerre, portant ensemble 6,620 canons, et pour lesquels on entretenait alors sept cent dix-neuf officiers de vaisseaux, six mille cent soixante et douze officiers mariniers ou sous-officiers, vingt mille huit cents matelots, douze mille cinq cent cinquante-cinq soldats, au total environ quarante mille hommes, coûtant par mois,

pour la solde et les vivres, neuf cent quarante-deux mille cent quatre-vingt-quatre livres.

Bientôt, comme on le verra, la marine de l'État s'étant accrue dans une proportion égale à l'année 1671, Louis XIV détermina d'une autre manière le classement et la force de ses vaisseaux, en même temps que leur nombre et celui des équipages.

Colbert faisait remarquer au roi, dans l'état de la marine de 1671, que tous les vaisseaux étaient gréés et que la plupart avaient leur rechange; il lui donnait le détail exact de son artillerie de marine dont le tiers environ était alors en canons de fonte et les deux autres tiers en canons de fer, les uns et les autres en général du calibre de 36, de 24, de 18 et au-dessous; il y avait quelques canons de 48. Suivait le détail des munitions, des voilures, mâtures, boulets, marchandises en magasin dans les ports.

« Tous les établissements de manufactures de la marine étant à présent faits en divers endroits du royaume, disait le ministre, on peut les abandonner aux marchands et ouvriers, et faire des marchés au rabais avec eux, qui produiront dans la suite une diminution considérable sur les prix, et l'abondance dans les ports pour la marine et l'augmentation du commerce. »

La guerre contre les corsaires barbaresques était à l'état de permanence. Les prétendues paix ressemblaient à peine à des trêves. Une division de cinq bâtiments, de 14 à 56 canons chaque, fut envoyée, au mois d'avril 1671, sous les ordres du chevalier de Château-Renault, capitaine de vaisseau depuis l'année 1666, contre les Salétins. Cette division établit sa croisière devant Salé même, et coula ou prit quelques navires corsaires. Peu de temps après une escadre de quinze bâtiments de toutes forces, sous les ordres du vice-amiral Jean d'Estrées, alla joindre la division Château-Renault, avec laquelle elle bloqua le port de Salé, canonna divers forts le long de la côte et fit éprouver quelques pertes à la marine des musulmans. Elle ne put toutefois parvenir à brûler le gros des navires corsaires dans le port, à cause de la barre qui rend l'entrée de celui-ci peu accessible. Le vice-amiral d'Estrées ramena son escadre à Rochefort, au mois d'août 1671, laissant à la division Château-Renault le soin de continuer le blocus; ce dont elle s'acquitta avec zèle, forçant

à différentes reprises des bâtiments de Salé à se briser contre la côte, avec perte d'une partie de leur monde.

De son côté, le chef d'escadre d'Almeras était parti de Toulon, le 20 mai 1671, avec seize bâtiments, dont six de 50 à 94 canons chaque, pour entreprendre de brûler de nombreux navires corsaires qui s'étaient réfugiés à Port-Farine, dans l'État de Tunis; mais il dut se borner à une croisière, les corsaires ayant démâté et coulé presque tous leurs navires.

Cette même année, trois bâtiments de guerre, *le Breton*, de 48 canons, capitaine Regnier-Duclos, les deux autres de 6 canons chaque, allèrent grossir l'escadre de la mer des Indes, qui, partie du Fort-Dauphin de Madagascar, dans le courant de septembre 1671, alla d'abord mouiller à Anjouan, qui était le rendez-vous général, puis gagna Surate, sur le golfe de Cambaye, au commencement de décembre. Si l'on s'en rapporte à La Haye lui-même, il trouva ce comptoir dans le plus grand désordre; les trois directeurs de la compagnie des Indes, Caron, Baron et Blot, ne s'entendaient point entre eux; quand il leur parla de projets sur l'île Ceylan et sur l'île Bourbon, il rencontra une très-vive opposition qu'il eut beaucoup de peine à faire fléchir, surtout de la part de Blot. Il se louait beaucoup dans le principe de Caron « dans les sentiments duquel il ne trouvait que de belles instructions et de grands desseins pour de solides établissements », selon les expressions, plusieurs fois renouvelées, de ses correspondances ou journaux manuscrits, en partie conservés dans son dossier; mais, par la suite, son opinion sur Caron changea du tout au tout. Ce directeur alla établir, dans ce temps, un comptoir français à Bantam, comme le constate le journal manuscrit de La Haye, adressé à Colbert, sous la date du 13 décembre 1671. Enfin, après avoir obtenu à grand'peine des agents de la compagnie les secours nécessaires, La Haye fit voile de Surate, le 6 janvier 1672, accompagné de Caron, et alla mouiller, le 22 mars suivant, dans le port de Trinquemalé, en l'île de Ceylan, lequel, suivant son observation, que Suffren devait confirmer cent ans après, était le plus grand et le plus beau port de l'Inde; mille bâtiments, dit La Haye, y peuvent tenir en tout temps à l'abri des vents; il est si heureusement placé, qu'on y peut recevoir de l'Europe et des Indes des marchandises de toutes sortes; et il est

si bien défendu par la nature, que douze cents hommes et vingt-six navires suffiraient pour le défendre contre les plus vastes entreprises ennemies. La Haye envoya deux de ses officiers, avec des présents, au roi de Ceylan qui, pour susciter des rivaux aux Hollandais, donna à la France le pays de Trinquemalé et ses dépendances en toute propriété. La Haye y planta le pavillon de Louis XIV et en prit possession, au nom de ce monarque, en présence des principaux personnages des environs (3). Les Hollandais ne pouvaient voir ce voisinage d'un bon œil; ils firent savoir au général français qu'ils déclareraient plutôt la guerre que de le supporter à Trinquemalé. La Haye, instruit des préparatifs que faisaient les Hollandais pour l'expulser, demanda et obtint les secours du roi de Ceylan; mais, si on l'en doit croire, Caron, sur le compte duquel il trouvait autant à redire que naguère il trouvait à louer, contrecarra tous ses projets et fit obstacle à tout établissement sérieux des Français à Ceylan. Les Hollandais étant venus pour s'emparer de Tombelgan, dans le pays cédé à la France, Caron, à l'avis duquel La Haye avait ordre de souscrire, s'opposa formellement à ce qu'on fondît sur leurs vaisseaux et à ce qu'on les mît dans l'impossibilité de nuire. Caron saisit ensuite le premier prétexte pour forcer l'escadre française à s'éloigner de Ceylan et à partir pour la côte de Coromandel. A peine eut-elle mis à la voile, que les Hollandais s'emparèrent de Trinquemalé. Arrivé à la côte de Coromandel, dépendant du roi de Golconde, La Haye, pour utiliser du moins ses forces, s'empara, au mois de septembre 1672, de Saint-Thomé, poste très-avantageux de cette côte, et s'occupa aussitôt de s'y fortifier. Bien lui prit, car, dès les mois d'octobre et de décembre, il fut assailli à plusieurs reprises par une multitude d'habitants du pays, qu'il ne vainquit que par la supériorité de l'art sur le nombre. Il essaya ensuite de se faire céder amiablement et moyennant une rétribution, par le roi de Golconde, la propriété de Saint-Thomé; mais les Hollandais d'un côté et les Anglais de l'autre traversèrent ce dessein. Au mois d'octobre 1672, *le Jules*, un des principaux bâtiments de l'escadre de la mer des Indes, partait pour la France, où il ramenait Caron et présumablement avec lui les capitaines Forant et Gabaret des Marais qui servirent dans la campagne de 1673 en Europe (4).

En même temps que l'on essayait de donner un commencement de puissance aux Français dans les Indes-Orientales, on continuait d'élargir celle qu'ils avaient dès longtemps acquise aux Indes-Occidentales. En 1671, d'Avaugour, gouverneur du Canada, et Talon, intendant du même pays, envoyèrent de nouveau par terre, à la découverte de la baie d'Hudson. Saint-Simon et La Couture furent chargés de conduire la petite expédition, composée de six Français, au nombre desquels le P. Charles Albanel, de la compagnie de Jésus. On partit de Québec le 6 août, puis, après un séjour à Tadousac, on remonta le Saguenay sur des canots; les premiers rapides étant franchis, on prit une petite rivière qui se jette dans le Saguenay, et l'on arriva au lac de Kinougami le dernier jour d'août; le 1er septembre, on coucha au delà d'un petit lac appelé Kinongamichis (Kiguagomishisk ou Iskaskayamagis), renommé pour la multitude des grenouilles à longues queues qui l'habitent et y font un croassement continuel ; on vint ensuite à l'entrée du lac Saint-Jean, en un lieu qui était autrefois le rendez-vous commercial de toutes les nations placées entre les deux mers de l'est et du nord. On gagna le bout du lac, et l'on fut joint par des canots d'Indiens Attikamègues (Atticameoets) ou *Poissons-Blancs*, et Mistassirinis, qui firent savoir que deux navires avaient mouillé dans la baie d'Hudson, et longuement commercé avec les habitants de la côte. La saison étant désormais trop avancée pour qu'on pût espérer arriver à la mer avant les neiges et les glaces, on prit le parti d'hiverner, avec les Indiens qui servaient de guides, à l'extrémité du lac Saint-Jean, au lieu alors nommé Nataschegamiou. Le 1er juin 1672, l'expédition se remit en route, dans trois canots, au nombre de dix-neuf personnes, dont seize Indiens et trois Français seulement, quelques-uns de ceux-ci n'ayant pas poursuivi plus loin. On eut six journées de rapides, et souvent il fallut mettre pied à terre pour aller, à travers bois, gravir sur des rochers, passer des espèces de fondrières, puis remonter sur des hauteurs escarpées, par des pluies battantes, et portant canots et bagages sur le dos. Après un nouveau portage de quatre lieues, on parvint à la rivière Piecougamis, et, le 10 juin, on se trouva au lieu appelé alors Paslistaskau, petite langue de terre qui partage les terres du nord et celles du sud, et dont les deux bouts sont terminés par deux

petits lacs. Le 16, on arriva à Kimaganusis, et le lendemain à Pikousitesinacut, c'est-à-dire au lieu où l'on use les souliers, nom qui explique la difficulté du chemin. Le 18, on entra dans le lac des Mistassirinis, qui tirait son nom des rochers dont il est rempli, et que l'on tenait pour si grand qu'il fallait vingt jours de beau temps, disait-on, pour en faire le tour. On y voyait beaucoup de belles îles, qu'habitaient les orignals, les ours, les porcs-épics et les castors. On avait fait six lieues à travers les détroits que forment ces îles, quand on découvrit, d'aussi loin que la vue pouvait s'étendre, une éminence de terre. Un des Français demanda aux guides indiens si c'était vers ce point qu'il fallait aller. « Tais-toi, répondit aussitôt l'Indien, ne regarde pas de ce côté, si tu crains de périr; son seul aspect agite les eaux, et forme des tempêtes capables de remplir d'effroi les plus sûrs de leur courage. » On passa pourtant, et, le 19, on arriva à Makoüamitikac, c'est-à-dire à la pêche des ours; on voyait de ces animaux qui marchaient le long de l'eau, et qui prenaient de la patte, en passant, avec une adresse surprenante, des poissons de diverses espèces.

Le 22, on alla à Oüetataskoüamiou, et pour cela, il fallut quitter la grande rivière, les chutes d'eau et les rapides étant trop violents pour qu'on pût espérer les passer; on prit route parmi de petits lacs, et, après dix-sept portages, à travers des montagnes, des plaines noyées, des ruisseaux qu'il fallut traverser avec de l'eau jusqu'à la ceinture, on retomba dans la même rivière que l'on avait quittée. Enfin, un pays plus beau, sous un air plus tempéré, se présenta aux regards des trois courageux Français et continua jusqu'au lac Nemiskau (que traverse la rivière Ruperts), où l'on arriva le 25 juin. Ce lac, de dix journées de circuit, formant un demi-cercle, autour de hautes montagnes, depuis le sud jusqu'au nord, reçoit cinq rivières. Au moyen de portages par des chemins fort pénibles, on coupa droit au nord-est la plus grande de ces rivières (celle de Ruperts), et l'on alla coucher à Natoüatikouan. S'étant remis en course, le 27 on eut achevé de franchir les portages. Le 28, à peine s'était-on avancé un quart de lieue, que l'on vit à main gauche, dans un petit ruisseau, un heu de dix à douze tonneaux, qui portait le pavillon anglais et la voile latine; un peu plus loin on trouva

une baraque où s'étaient logés les gens de ce petit navire, et l'on contempla la mer. La baie d'Hudson, que Jean Bourdon avait antérieurement découverte par mer, en 1656, était ainsi découverte par terre, quinze ans après, par trois Français, Saint-Simon, La Couture et le P. Albanel. On y entra, le 5 juillet 1672, par la rivière de Nemiskausipiou, qui descend du lac Nemiskau et en retient le nom.

Il fut estimé que l'embouchure de cette rivière était au 50e degré d'élévation. A la pointe ouest habitaient les Indiens Kinistinous, et sur la baie même les Mataoüakirinouek et les Monsounik; chaque nation était séparée par de grand cours d'eau. Les gens de la mer restaient particulièrement au nord-est sur la rivière de Miskoutenagasit, où l'on entra, après s'être avancé vingt lieues environ dans la baie. Plus avant, en prenant au nord-est, on trouvait les Pitchiboutounibuek, les Koüakoüikoüesioüek, et beaucoup d'autres peuples. On sut qu'à trois journées, dans les profondeurs de la baie, au nord-ouest, il y avait une grande rivière que quelques Indiens appelaient Kichesipiou, et quelques autres Mousousipiou, ou la rivière des Orignals; que, sur le chemin de cette rivière, on laissait à gauche une île de quarante lieues de long et de vingt de large, nommée Oüabaskouk, remplie d'animaux et surtout d'ours blancs. Les terres qui environnaient la baie du côté du Canada ne parurent aux Français ni à dédaigner, ni impraticables pour le colonisateur. « Ceux-là se sont trompés, dit le P. Albanel, qui ont cru que ce climat était inhabitable, soit en raison des grands froids, des glaces et des neiges, soit par le défaut de bois propres à bâtir et à se chauffer. Ils n'ont pas vu ces vastes et épaisses forêts, ces belles plaines et ces grandes prairies qui bordent les rivières en divers endroits, couvertes de toutes sortes d'herbages propres à nourrir du bétail. Je puis assurer qu'au quinzième de juin, il y avait des roses sauvages aussi belles et aussi odoriférantes qu'à Québec; la saison même m'y paraissait plus avancée, l'air fort doux et agréable. Il n'y avait point de nuit quand j'y étais; le crépuscule n'était pas encore fini au couchant quand l'aube du jour paraissait au levant du soleil. »

Les Français prirent hauteur en un endroit, y plantèrent une croix, mirent en terre au pied d'un gros arbre les armes du roi

de France, gravées sur du cuivre, entre deux plaques de plomb, et prirent ainsi possession des terres de la baie d'Hudson. Après quoi, ils revinrent apporter à Québec la nouvelle de leur découverte, par les mêmes chemins à peu près qu'ils avaient déjà parcourus (5).

CHAPITRE VIII.

1672-1673.

Commencement de la guerre entre la France et la Hollande. — Alliance de la France et de l'Angleterre. — La Hollande attaquée par terre et par mer. — Campagne navale de 1672. — Jonction des flottes de France et d'Angleterre, commandées par le vice-amiral Jean d'Estrées et le duc d'York. — La flotte hollandaise, commandée par Ruyter, vient présenter la bataille aux alliés jusque sur les côtes d'Angleterre. — Bataille navale de Southwold. — Rôle indécis de l'escadre de France. — Belle conduite de la division Des Ardens. — Tourville, Valbelle, le petit chevalier de Château-Morand. — Désastre et mort du comte de Sandwick, contre-amiral des alliés. — Dénoûment de la bataille. — Pertes réciproques. — Chaque flotte s'attribue la victoire. — Escadre du lieutenant général de Martel dans la Méditerranée, agissant contre les Barbaresques. — Croisière des divisions Château-Renault et Kerjan entre les détroits de Gibraltar et de Calais et dans la Manche. — Division de Du Mée d'Aplemont aux Antilles. — Corsaires français. — Conquête d'une partie de la Hollande. — Nouvelles institutions de Colbert. — Campagne navale de 1673. — Nouvelle jonction des forces de France et d'Angleterre, commandées par le vice-amiral Jean d'Estrées et le prince Rupert. — Les alliés vont chercher la flotte de Ruyter sur les côtes de Hollande. — Bataille navale de Schoonveld. — Ordres de bataille de Ruyter et des alliés. — Escadre hollandaise de Corneille Tromp. — Combat partiel entre *le Lion-d'Or*, monté par Tromp, et *le Conquérant*, commandé par de Tivas. — Belles manœuvres de Ruyter qui entreprend de couper la ligne des alliés. — Ignorance de ceux qui ne font pas remonter l'invention de semblables manœuvres plus loin que Nelson ou Rodney-Smith. — Relation de la manœuvre de Ruyter, d'après la *Gazette de France*, de 1673. — Abordage du *Foudroyant* et du *Deventer*. — Héroïque témérité du marquis de Grancey et de Valbelle contre l'arrière-garde hollandaise, commandée par Bankært. — Mouvements de l'escadre de Tromp. — Valbelle délivre le vaisseau anglais *le Cambridge* et combat l'amiral Tromp. — Dernières manœuvres des deux flottes. — Fin de la bataille du 7 juin 1673. — Engagement du 14 juin de la même année. — Fâcheuses manœuvres du prince Rupert. — Danger auquel elles exposent les alliés. — Dévouement de Forant. — Fin de l'engagement du 14 juin. — Les alliés se retirent momentanément dans leurs ports. — Commencements de Jean Bart. — La flotte du vice-amiral Jean d'Estrées augmentée de la division Château-Renault, puis de la division de Martel, opère de nouveau avec la flotte d'Angleterre, commandée par Rupert. — Manœuvres préliminaires de la flotte de Ruyter. — Bataille navale du Texel, le 21 août 1673. — Les Français veulent rendre à Ruyter la manœuvre de couper la ligne. — Le capitaine Forant y réussit. — Le capitaine de brûlot Guillotin. — Fautes reprochées au prince Rupert, à propos de la bataille du 21 août. — Suite des opérations de l'escadre de la mer des Indes. — Fin de la campagne navale de 1673.

La Hollande n'avait pas lieu d'être satisfaite de la politique incertaine de Louis XIV dans la dernière guerre avec l'Angleterre; et, de plus, son inquiétude était extrême de se voir, par les nouvelles conquêtes de la France, si voisine d'un souverain trop

disposé à reculer incessamment ses frontières. Elle n'ignorait pas en outre que Colbert était jaloux, pour ses compatriotes, du commerce immense des Hollandais, et que l'une de ses plus profondes études tendait aux moyens de le leur enlever, au moins en partie, pour le transporter à la France. La compagnie des Indes-Orientales avait été créée particulièrement dans ce but. L'envoi d'une escadre française, d'une force imposante, et de troupes de débarquement dans la mer des Indes, n'était pas fait pour rassurer les États-Généraux de Hollande. Ceux-ci, qui depuis de longues années déjà ne supportaient qu'avec contrainte le poids de la reconnaissance qu'ils devaient, par Henri IV, à la maison de Bourbon, se décidèrent enfin à le rejeter complétement. L'Espagne, leur ancienne ennemie, celle dont ils n'avaient pu secouer le joug qu'en se mettant sous le protectorat de la France, leur paraissait maintenant si déchue, qu'ils l'aimaient mieux avoir à leurs portes, par les Flandres, que Louis XIV. L'esclave, échappée depuis à peine un siècle à ses chaînes, prit ses anciens maîtres sous son égide. La Hollande rapprocha, dans un intérêt commun, les deux branches de la maison d'Autriche. Une ligue fut conclue entre elle, l'empereur d'Allemagne et le roi d'Espagne. Ce dernier ne se déclara qu'un peu plus tard. On dit qu'à la menace, la république batave ajouta l'insulte, et qu'une médaille, niée d'ailleurs par ceux que l'on en accusait, fut frappée, qui représentait le principal négociateur hollandais de cette ligue, avec un soleil au-dessus de sa tête, accompagné de mots latins dont le sens était : « A mon aspect le soleil s'arrêta. » L'allusion était facile à saisir : le fier personnage qui, à l'exemple du prophète biblique, suspendait le cours de l'astre, c'était Josué Van-Beuningen, bourgmestre d'Amsterdam; l'astre soudainement interrompu dans son cours victorieux, c'était Louis XIV, qui avait pris le soleil pour le corps de sa devise. Que la médaille ait existé ou non, le bruit en courut, et Louis XIV dut se sentir saisi d'une irritation plus facile à comprendre qu'à peindre à la seule idée qu'un bourgmestre hollandais avait osé se mettre ainsi en balance avec lui, le plus puissant et le plus superbe souverain du monde. Les courtisans donnèrent, il est vrai, immédiatement une satisfaction à l'amour-propre royal, en répondant à la médaille hollandaise par une

médaille française où l'on voyait un soleil qui attirait les vapeurs d'un marais, et sur laquelle on lisait une devise latine qui signifiait : « Je les ai élevées, mais je les dissiperai. » Le jésuite Comire fit, à ce même sujet, en vers latins, la fable des *Grenouilles*, dont le soleil dessécha les marais parce qu'elles s'enflaient et croassaient contre lui. Fontenelle la traduisit en vers français, et La Fontaine donna sa fable du *Soleil et des Grenouilles*, qui en est une imitation supérieure à l'invention. Cette guerre d'épigrammes n'était point celle qui convenait à Louis XIV. Bientôt ce monarque, unissant son désir de vengeance à ses projets d'agrandissements, détacha l'empereur d'Allemagne de la ligue, et entraîna d'autant plus facilement Charles II d'Angleterre dans sa querelle, que celui-ci prétendait aussi avoir à se plaindre d'une médaille injurieuse de la Hollande qui n'avait pas cessé de lui être cordialement antipathique. Le 7 avril 1672, la guerre fut déclarée aux Provinces-Unies. La flotte organisée par Colbert était destinée à y jouer un rôle extrêmement important. On mit une promptitude et un soin très-grands dans l'armement des vaisseaux. La compagnie des gardes-marines, formée en 1669, ayant été provisoirement dissoute en 1671, tant à cause de son indiscipline, que de sa position mixte qui, sur les vaisseaux, la soumettait au ministre de la marine, et à terre au ministre de la guerre, le roi appela les jeunes gentilshommes du royaume à servir comme volontaires sur la flotte.

Pendant que quatre corps d'armée entraient sur le territoire batave, et débutaient en s'emparant avec une étourdissante rapidité d'une série de places fortes, le vice-amiral Jean d'Estrées, avec environ trente bâtiments de 74 à 32 canons chaque, six frégates de 10 à 14 canons chacune, quatre flûtes, deux tartanes, et huit brûlots, le tout monté par près de vingt mille hommes, se joignait au duc d'York dont la part, pour l'Angleterre, était de quatre-vingts et quelques voiles, dont cinquante-trois bâtiments qualifiés vaisseaux de guerre, mais dont plusieurs ne portaient que de 30 à 40 canons, le tout portant vingt-trois mille cinq cents et quelques hommes et quatre mille huit cent douze pièces de canon. La flotte des Provinces-Unies, composée de cent cinquante-huit bâtiments de toutes grandeurs, dont plus de moitié qualifiés vaisseaux de

guerre, ne craignit pas, ayant le grand Ruyter pour lieutenant-amiral-général, de venir chercher jusque près de Southwold, sur les côtes du comté anglais de Suffolk, les flottes combinées de France et d'Angleterre. Elles se divisaient en trois escadres, prenant chacune le nom de la couleur de leur pavillon : l'escadre blanche à l'avant-garde, avec le vice-amiral Jean d'Estrées; l'escadre rouge au corps de bataille, avec le duc d'York, grand-amiral d'Angleterre, et l'escadre bleue à l'arrière-garde, avec le comte de Sandwick, remplissant les fonctions de contre-amiral.

Le 7 juin 1672, entre sept et huit heures du matin, l'avant-garde hollandaise, commandée par le lieutenant-amiral Bankært, commença le combat contre l'escadre blanche de d'Estrées. Duquesne, monté sur *le Terrible*, de 70 canons, s'y trouvait en qualité de lieutenant général des armées navales; mais, de deux de ses plus vieux compagnons de gloire, l'un, le chef d'escadre Gabaret père, était mort au mois de septembre 1671, l'autre, le vieux Forant, était allé voir si des services rendus jusque dans la mer des Indes, feraient oublier à Louis XIV le vice-amiral de La Rochelle, et lui donneraient enfin, dans la marine du roi, le grade auquel depuis longtemps il avait droit. Moins maltraités vers la fin de leur carrière, Treillebois, natif de la Tremblade, capitaine de vaisseau depuis 1649 et que l'on connaissait plus alors sous le nom seigneurial de La Rabesnière, ainsi que le vieux Des Ardens, servaient sur la flotte en qualité de chefs d'escadre, grades auxquels ils avaient été élevés, le premier en 1671, le second au commencement de cette année 1672. L'escadre blanche, parmi les capitaines de laquelle on comptait les Valbelle, les Gabaret fils, les Tourville, les de Coux, les Sebeville, les d'Amfreville, les Pannetier, les Treillebois de la Vigerie, les de Tivas, les d'Hailly, reçut avec valeur celle de Bankært. Néanmoins, il fut constaté que l'escadre de France avait reçu des avis secrets du cabinet de Versailles de ne pas trop se compromettre et de se tenir plutôt sur la défensive que d'agir avec vigueur. Un démêlé qui eut lieu entre d'Estrées et Duquesne, laissa percer les intentions de Louis XIV et peut-être aussi de Colbert, lesquelles étaient sans doute de ruiner, l'une par l'autre, les deux marines anglaise et hollandaise. Le vice-amiral de France qui, en tout cas, était chargé, tout en ménageant les forces navales du royaume

de sauver, par une démonstration suffisante, l'honneur du pavillon royal, s'acquitta du moins avec assez de bonheur de cette seconde partie de sa mission ; il fut même entraîné, par la bouillante valeur de ses capitaines, plus loin que la cour ne l'aurait voulu. Quoiqu'il ne disposât contre toute l'avant-garde hollandaise que de neuf de ses vaisseaux, parce que les autres n'avaient pu se ranger sur la même ligne que *le Saint-Philippe*, de 74 canons, qu'il montait, il soutint d'abord le feu des ennemis avec une belle fermeté ; puis, voyant que l'on avait sur lui le vent et la marée, il courut au sud pour prendre le vent. Le lieutenant-amiral Bankært poursuivait l'escadre blanche; mais celle-ci se remit bientôt en ligne, désempara plusieurs vaisseaux hollandais, et aurait gagné le vent sur eux, s'il n'était survenu un grand calme, par suite duquel on se vit dans la nécessité de remorquer, avec des chaloupes, les vaisseaux qui avaient peine à gouverner. Alors il arriva que, les deux escadres se trouvant en partie mêlées sans pouvoir se dégager, il se fit pendant un moment entre elles un terrible carnage. L'intrépide Des Ardens qui, monté sur *le Tonnant*, dirigeait une des divisions de l'escadre blanche, eut une jambe emportée. Le chef d'escadre Treillebois de la Rabesnières, qui commandait *le Superbe*, fut tué. Les capitaines du Magnon et de Coux furent grièvement blessés. Le chevalier de Tourville, commandant *le Sage*, de 50 canons seulement, tira plus de trois mille six cents coups de canon. Il avait à son bord, en qualité de volontaire, le marquis de Lauzun, aîné de ce nom, et le marquis de La Porte, qui se battirent comme des lions; mais la merveille de son bord fut son neveu, le petit chevalier de Château-Morand qui, à peine entré dans sa neuvième année, en était déjà à sa seconde campagne sur mer ; tantôt sur le pont, il maniait, avec une dextérité prodigieuse, un mousquet fait pour sa taille, tantôt, dans les batteries, il mettait le feu à la mèche des canons. Les Français délivrèrent le vaisseau anglais *la Catherine*, dont les ennemis s'étaient emparés et prévinrent l'enlèvement d'un bâtiment de la même nation que montait lord Ossory. Le vaisseau que montait le commandeur de Valbelle fut particulièrement remarqué des Anglais par l'ardeur de dévouement qu'il mettait à voler au secours de tous les bâtiments alliés en danger. Il ne put empêcher la perte du ***Royal-James***, de 100 canons, por-

tant le pavillon amiral de l'escadre bleue; le comte de Sandwick qui le montait, avait amariné deux vaisseaux ennemis et fait manquer l'effet de deux brûlots lancés contre lui, en les coulant, quand un troisième vint enfin à bout de l'incendier. L'équipage et les troupes qui se trouvaient à bord furent en presque totalité victimes de l'explosion. Le comte de Sandwick et quelques officiers avaient pourtant réussi à se sauver dans une chaloupe; mais, en se rendant à un autre bord, elle chavira, et le comte de Sandwick fut englouti dans les flots. Ce ne fut que treize jours après la bataille que l'on reconnut, au collier de l'ordre de la Jarretière, son corps qui était revenu sur l'eau et que l'on rapporta à Londres où il fut l'objet de pompeuses funérailles. Le chevalier de Digby, fils du comte de Bristol, qui, monté sur un vaisseau de 80 canons, avait percé l'armée hollandaise pour venir au secours du comte de Sandwick, fut victime de son dévouement : il reçut un coup de mousquet dans le cœur au moment où il se flattait de dégager son amiral.

Cependant, les deux escadres étaient toujours mêlées, et celle de Bankært supportait des pertes non moins grandes qu'elle n'en faisait éprouver. Ruyter, témoin à distance de la position de son avant-garde, profita du vent qui venait de s'élever, pour envoyer au secours de celle-ci une division de son corps de bataille. Mais les vaisseaux français engagés redoublèrent d'énergie, et peu s'en fallut que, malgré l'assistance qui lui arrivait, l'escadre de Bankært ne fût abîmée par eux; il ne leur manqua, pour atteindre ce but, que le vent venant en aide à leur courage. Néanmoins, tant dans leur avant-garde que dans leurs deux autres escadres, les Hollandais perdirent, avec plus de cinq mille hommes d'équipage, parmi lesquels le lieutenant-amiral Van-Gent, commandant en chef leur arrière-garde, quatre de leurs vaisseaux, dont un coulé bas et trois pris. Au nombre de ces derniers était *le Josué*, de 80 canons. La bataille navale de Southwold, généralement et improprement appelée de Solbay, ne finit qu'avec le jour. Ses résultats incertains permirent aux deux armées de s'attribuer l'avantage (1).

A ne juger d'elle que par ses résultats, elle fut favorable à Ruyter, car elle condamna les flottes combinées à ne rien faire d'important pendant le reste de l'année. Les Anglais, jaloux de la

gloire que les Français s'étaient acquise par leurs conquêtes et honteux de n'avoir rien exécuté de mémorable pendant la fameuse campagne de 1672, persistèrent dans le projet d'une descente sur les côtes des Provinces-Unies, afin de faire voir qu'ils n'étaient pas des alliés inutiles. Les flottes combinées prirent la route de l'île de Texel, sur la côte septentrionale de Hollande, pour favoriser les desseins des armées de Louis XIV, par le Zuyderzée. Si ce projet eût réussi, c'en aurait été fait de la république batave; mais l'èbe ou basse-marée, qui dura, un certain jour, douze heures entières au lieu de six, fit, par un phénomène qui n'était point sans exemple dans ces mers et que les Hollandais prirent pour un miracle en leur faveur, échouer une entreprise dont toute l'habileté et la bravoure de Ruyter n'auraient probablement pas pu empêcher l'exécution. Tout projet maritime contre la Hollande fut ajourné par les alliés au printemps de l'année suivante.

Cependant les intérêts du commerce avec le Levant n'étaient pas oubliés un seul instant par Colbert, et l'éternelle répression des corsaires barbaresques se poursuivait. Le lieutenant général de Martel, avec une escadre de six vaisseaux, une flûte et un brûlot, était allé, dès les premiers mois de l'année, croiser le long des côtes de Barbarie. Il profita de l'occasion pour renouveler les anciens traités avec le dey d'Alger qui lui fit rendre tous les navires, tous les individus et toutes les marchandises dont ses sujets s'étaient emparés sur les Français. Une escadre de dix galères, aux ordres de La Brossardière, étant venue le joindre, dans le courant du mois de juin 1672, il se rendit aussitôt à Port-Farine, sur la côte de Tunis. Déjà il avait fait approcher ses vaisseaux pour canonner les forts, quand les Tunisiens effrayés demandèrent la paix et rendirent, en vertu d'un traité signé le 25 juin, tous les navires qu'ils avaient pris et trois cent cinquante esclaves, parmi lesquels les chevaliers de Malte de Gravier, Dulattay et des Cluseaux. Le général de Martel détacha ensuite le chef d'escadre d'Almeras, avec cinq vaisseaux et un brûlot, pour aller vers Smyrne chercher cinq bâtiments de guerre et huit navires marchands de Hollande, qu'il savait être de ce côté; mais, avertis à temps, les Hollandais évitèrent la rencontre des Français. Pendant ce temps, de Martel était allé mouiller, avec le reste de son escadre, devant Tripoli, dont le

souverain, aussitôt qu'il vit les forces navales de France, témoigna un grand désir de faire la paix. Le général se retira, après avoir reconnu les endroits faibles par où l'on pourrait attaquer Tripoli, dans le cas où le gouvernement le jugerait nécessaire. Rallié par la division d'Almeras, il se rendit d'abord en rade de Libourne où il apprit du consul qu'il y avait quinze bâtiments hollandais mouillés dans le Môle. Il eût bien voulu les détruire; mais, outre qu'ils se trouvaient confondus avec des navires français et anglais, les habitants de la ville élevèrent aussitôt une estacade pour s'opposer à son dessein. En conséquence il continua sa route sur Toulon où il arriva le 30 octobre 1672, pour faire caréner ses vaisseaux.

Une division aux ordres de Château-Renault croisait alors depuis le détroit de Gibraltar jusqu'à l'entrée de la Manche. L'un des bâtiments qui la composaient, *le Tigre*, de 36 canons, capitaine de La Vrillière, en ayant été détaché pour aller à la découverte, fit plusieurs captures sur les Hollandais. Pendant que la division Château-Renault troublait le commerce de Hollande, une seconde division, commandée par Le Fèvre de La Barre, qui était entré dans la marine, le 2 janvier 1671, comme capitaine de vaisseau, croisait le long des côtes de Bretagne, pour protéger le commerce de France, et une troisième division, aux ordres du marquis de Kerjan, chargée aussi d'assurer le commerce dans la Manche, escortait les bâtiments marchands et reprenait, au mois de septembre, sur les Hollandais, un navire de Dunkerque. Deux vaisseaux, commandés par Du Mée d'Aplemont, se rendirent aux Antilles où ils devaient rallier quatre autres bâtiments, pour s'opposer de ce côté aux projets des Hollandais et défendre le commerce français.

La guerre des armateurs à la course avait commencé avec la grande guerre. *Le David-Français*, de 3 canons seulement et onze hommes d'équipage, capitaine Pierre Duval, du port du Hâvre, ayant été attaqué par un bâtiment hollandais, de 32 canons et cent cinquante hommes d'équipage, se défendit si bien, par ses adroites manœuvres, qu'il donna le temps à deux autres petits navires, l'un terreneuvier, l'autre d'Harfleur, de venir à son aide et de le dégager. Le capitaine Pierre Duval, à son retour au Hâvre, reçut les félicitations de la population.

Cependant plus de la moitié de la Hollande était conquise par les trois corps d'armée de Louis XIV, qui, poursuivant le cours de leurs succès, prirent les trois provinces de Gueldres, d'Utrecht et d'Overyssel, avec plus de quarante villes fortifiées.

Cependant aussi Colbert continuait à asseoir la marine et le commerce sur des règles et des lois en harmonie avec les besoins du temps. Déjà il avait préludé à la célèbre ordonnance de 1681 sur la marine commerçante, par celle du mois de mars 1673, sur le commerce en général, vulgairement appelée Code marchand. Cette ordonnance attribuait, pour la première fois, la compétence sur les affaires litigieuses du commerce maritime aux juges consulaires, dont l'institution, en tant que n'ayant d'autre objet que le commerce ordinaire, remontait à l'an 1563, sous le règne de Charles IX. L'article 7 du titre XII de la nouvelle ordonnance, qui autorisait les juges consulaires à connaître des assurances, grosses aventures, promesses, obligations et contrats concernant le commerce de la mer, le fret et le nolis des navires, fut immédiatement contesté par l'amirauté. Un arrêt du 28 juin 1673 en atténua presque aussitôt l'importance, en attendant que l'ordonnance de 1681 eût rendu aux amirautés la juridiction pleine, entière et sans partage sur tout ce qui concernait le commerce maritime.

Une nouvelle et mémorable campagne navale allait s'ouvrir contre la Hollande avec le printemps de l'année 1673. Il paraît que, de part et d'autre, on avait senti l'inconvénient de mesurer ses forces sur le grand nombre des voiles; car on s'attacha des deux côtés, cette fois, à avoir plutôt des vaisseaux forts qu'une multitude de bâtiments. Les États-Généraux des Provinces-Unies avaient mis en mer une flotte de cinquante-deux vaisseaux de ligne, douze frégates, vingt-cinq brûlots et quatorze yachts, navires légers dont l'usage n'était pas, comme aujourd'hui exclusivement d'agrément, sous les ordres du lieutenant-amiral-général Ruyter, ayant pour lieutenants-amiraux le fameux Corneille-Tromp et Bankaert. La France et l'Angleterre n'étaient pas restées en arrière de ce formidable armement. Au mois de mai, le vice-amiral d'Estrées partit de Brest avec une escadre, ou plutôt une flotte composée de trois divisions de vaisseaux commandées, celle d'avant-garde par le chef d'escadre Des Ardens, faisant

fonctions de contre-amiral, celle du centre par d'Estrées en personne, ayant de Cuers de Cogolin pour capitaine de pavillon, et celle d'arrière-garde par le marquis de Grancey. Les vaisseaux de ces trois divisions, au nombre de vingt-six, étaient dans l'ordre suivant : *le Précieux*, de 50 canons, capitaine de Pannetier; *le Sans-Pareil*, de 64, capitaine de Tourville; *le Conquérant*, de 66, capitaine de Tivas; *l'Aquilon*, de 50, capitaine Louis Gabaret, *le Terrible*, de 70, portant le pavillon contre-amiral de Des Ardens; *le Prince*, de 50, capitaine de Villeneuve-Ferrières; *le Téméraire*, de 52, capitaine d'Infreville-Saint-Aubin; *le Sage*, de 50, capitaine Le Fèvre de La Barre; *l'Oriflamme*, de 50, capitaine de Béthune; *l'Excellent*, de 60, capitaine du Magnon; *l'Apollon*, de 50, capitaine de Langeron; *l'Invincible*, de 70, capitaine d'Estival; *le Tonnant*, de 64, capitaine de Preuilly d'Humières; *la Reine*, de 104, portant le pavillon de d'Estrées, commandant en chef jusqu'à sa jonction avec les Anglais; *le Foudroyant*, de 70, capitaine Jean Gabaret; *le Glorieux*, de 64, capitaine de Valbelle; *le Fier*, de 58, capitaine d'Hailly; *le Vaillant*, de 52, capitaine de Sourdis; *le Bon*, de 52, capitaine de Coux; *le Bourbon*, de 50, capitaine Treillebois de la Vigerie; *le Maure*, de 50, capitaine d'Amfreville; *le Fortuné*, de 60, capitaine de La Roche-Courbon-Blenac; *l'Orgueilleux*, de 70, portant le pavillon du chef d'escadre de Grancey; *l'Illustre*, de 70, capitaine de Beaulieu; *le Duc*, de 50, capitaine de Flacourt, et *le Grand*, de 70, dont le commandeur de Verdilles, en prenant sa retraite, remit peu après le commandement au capitaine Forant, de retour de la mer des Indes. A la division d'avant-garde étaient attachés trois brûlots, *le Serpent*, *l'Inconnu*, *l'Imprudent*, capitaines Saint-Michel, Rocuchon, Desgrois, une frégate, *la Gaillarde*, capitaine de Lizines, et trois barques longues. La division du vice-amiral de France comptait, outre ses vaisseaux, quatre brûlots, *le Déguisé*, *le Périlleux*, *le Trompeur*, *le Voilé*, capitaines Ozée-Thomas, Chaboisseau jeune, du Rivau et Chaboisseau aîné, une frégate et cinq barques longues. A la division du marquis de Grancey étaient attachés trois brûlots, *le Fanfaron*, *le Hasardeux*, *l'Entendu*, capitaines Vidault, Serpault et Guillotin, une frégate et deux barques longues. Le commissaire-général embarqué sur l'escadre française avait nom de Vauvré et fut, par la suite, intendant de la

marine. Le vice-amiral d'Estrées joignit, le 24 mai, dans la Manche, la flotte d'Angleterre forte, selon l'état qui en fut envoyé dans le temps au département de la marine de France, de vingt-sept vaisseaux de ligne partagés en trois divisions de neuf vaisseaux chacune, auxquelles divisions ensemble étaient attachés deux frégates légères, dix-huit brûlots, vingt yachts et douze dogres, petits navires ordinairement consacrés à la pêche du hareng. Le duc d'York avait remis le commandement de la flotte d'Angleterre au prince Rupert ou Robert de la maison palatine du Rhin, qui, après la jonction, eut le commandement des forces navales combinées, s'élevant alors ensemble à quarante-trois vaisseaux de ligne, vingt-huit brûlots, cinq frégates, et quarante et un petits navires.

Cette jonction opérée, la flotte des alliés fut divisée en trois escadres, comme l'année précédente : la rouge, au pavillon du grand-amiral d'Angleterre ; la blanche, au pavillon du vice-amiral de France ; et la bleue, au pavillon contre-amiral d'Édouard Sprag. Le prince Rupert se plaignait presque ouvertement qu'on lui eût adjoint ce dernier qu'il n'aimait pas ; il l'accusait surtout de liaison avec le comte d'Estrées, et s'imaginait qu'ils s'étaient entendus pour le sacrifier. Sa défiance augmenta tellement, que, sous le prétexte d'éviter aux vaisseaux français le reproche qu'on leur avait fait, l'année précédente, de s'être tenus à l'écart, il voulut les disséminer au milieu des siens. Mais d'Estrées ne le permit pas, assure-t-on, autant parce que c'était faire injure à sa nation, que parce qu'il entendait conserver ses prérogatives, qui étaient de combattre dans un poste d'honneur et parfaitement distinct. Toutefois Basnage, dans ses *Annales des Provinces-Unies*, dit positivement qu'on mêla les vaisseaux français aux vaisseaux anglais ; il ajoute que Courtilz, dans son *Histoire de la guerre de Hollande*, en disant le contraire, est fort suspect, et que cet auteur est sujet à caution. Ce reproche que Courtilz mérite assez généralement en effet, pourrait être, jusqu'à un certain point, dans l'occasion, adressé à Basnage qui, en sa qualité de ministre du culte protestant, réfugié en Hollande, est, le plus possible, toujours défavorable à la France.

Quoi qu'il en soit, les alliés s'avançaient vers Schoonveld-Bank pour chercher la flotte hollandaise, quand, arrivés, le

1er juin, à la pointe sud de l'Oster-Bank, ils reconnurent celle-ci ayant derrière elle le Dourloo et de l'Est-Plat, passages de grands vaisseaux, formés par des bancs de sable, entre la côte de Flandres et l'île zélandaise de Walcheren, et par lesquelles on va à Milddebourg et à Flessingues. Il ne restait aux Hollandais d'autre parti à prendre, en cas d'attaque, que de courir vers le nord ou de rentrer au fond de leurs bancs, empêchés qu'ils étaient par les bancs de Flandres de courir la bande du sud. Le 2 juin, les principaux officiers des escadres alliées tinrent conseil, et, sur l'avis particulièrement du prince Rupert qui voyait peut-être là un moyen de mêler une partie des vaisseaux de l'escadre blanche aux siens, il fut résolu que, dès le lendemain, on enverrait trente-cinq des bâtiments qui tiraient le moins d'eau pour aller provoquer les ennemis à sortir tout à fait des bancs où ils étaient mouillés comme dans d'inexpugnables retranchements. Une tourmente qui dura jusqu'au 6 et força les alliés à caler leurs huniers et leurs vergues, fit ajourner l'exécution de ce projet jusqu'au 7 juin.

Ce jour-là, le prince Rupert, voulant profiter du vent qui était devenu doux et propice à son armée, mais jugeant qu'il n'était pas favorable d'attaquer les ennemis avec le vent et la marée, de peur de les dépasser et de perdre ainsi l'avantage qu'il avait sur eux, ordonna d'appareiller, à dix heures du matin, au moment de la pleine mer. On lui reprocha de n'avoir pas mis sous voiles à deux tiers de flot pour commencer l'action à pleine mer, ce qui lui eût procuré deux heures de plus pour combattre, les vaisseaux n'étant pas sitôt désemparés que ne sont rompus à terre les escadrons et les bataillons, comme le fait observer une relation.

Le vent était ouest-nord-ouest. Rupert, ayant pris l'avant-garde pour lui, donné le corps de bataille à d'Estrées, et l'arrière-garde à Sprag, envoya en avant, mais en ayant le tort de ne pas leur donner un officier général pour les diriger, les trente-cinq bâtiments de la flotte tirant le moins d'eau, et treize brûlots, outre les petits navires pour sonder. L'inconvénient qu'eut cette disposition, fut de former une ligne entre les Hollandais et le reste des vaisseaux des alliés, laquelle empêcha longtemps une partie de ceux-ci de tirer, de peur d'atteindre des leurs. Parmi les

bâtiments ainsi détachés, on comptait dix vaisseaux français, *le Grand*, *l'Illustre*, *le Vaillant*, *le Maure*, *l'Aquilon*, *l'Invincible*, *l'Oriflamme*, *l'Apollon*, *le Bourbon* et *le Conquérant*, commandants Forant, de Beaulieu, de Sourdis, d'Amfreville, Louis Gabaret, d'Estival, de Béthune, de Langeron, Treillebois de la Vigerie, et de Tivas.

Les premiers coups de canon furent tirés, à une heure après midi, par le capitaine d'Amfreville, dont l'artillerie, très-bien servie, fut presque aussitôt accompagnée de celle des capitaines de Tivas et Louis Gabaret, et de plusieurs vaisseaux anglais. Ruyter ne s'était pas fait attendre longtemps. Dès qu'on n'avait plus été qu'à une lieue environ de lui, il était sorti fièrement de ses espèces de retranchements, *courant sur une ligne*, *en forme de croissant* (2), au plus près du vent, au nord-nord-ouest. Corneille Tromp, qui avait l'avant-garde hollandaise, mit le cap au nord-quart-nord-est, suivi du corps de bataille, commandé par Ruyter en personne, ainsi que de l'arrière-garde, aux ordres de Bankært, et se trouva un des premiers engagés avec les alliés qui arrivaient vent arrière sur l'armée des Provinces-Unies. Toutefois les bâtiments détachés en avant par Rupert, canonnaient déjà à bonne portée, tant ils avaient mis de promptitude, l'arrière-garde hollandaise, que l'arrière-garde franco-anglaise n'avait pas encore même appareillé.

De Tivas, avec *le Conquérant*, ne craignit pas de s'en prendre à Tromp lui-même, s'attachant à prêter le côté au *Lion-d'Or*, vaisseau qui portait ce glorieux lieutenant-amiral. Il le serrait de si près, qu'il allait l'aborder, quand un coup de canon en lui donnant la mort rompit son audacieux projet. *Le Conquérant* et *le Lion-d'Or* furent criblés, de sorte que pendant que le prince Rupert donnait la remorque au premier, l'amiral Tromp était obligé de quitter le second et de transporter son pavillon sur un autre bord.

Le grand-amiral d'Angleterre avait négligé non-seulement de commettre un officier général aux vaisseaux détachés, mais encore de convenir d'un signal pour les faire rentrer dans leurs postes. De sorte qu'une fois l'action engagée, ils revinrent se ranger en désordre dans la ligne, chacun comme il put; plusieurs des vaisseaux français se joignirent au pavillon rouge, qui était le plus rapproché d'eux; c'était peut-être au fond ce qu'avait voulu

Rupert. Forant, d'Estival, de Béthune, d'Amfreville, Louis Gabaret se firent là singulièrement admirer des Anglais.

Sur les quatre heures de l'après-midi, le premier flot commençant, le corps de bataille commandé par d'Estrées, s'approcha du corps de bataille de Ruyter qui fit feinte d'arriver, pour obliger les Français à le presser, et pour se mettre ainsi en situation de leur gagner le vent, et de couper en deux la ligne des alliés. C'est là une manœuvre que l'on verra se renouveler plusieurs fois dans cette seule campagne, quoique, faute d'études rétrospectives, chaque jour des écrits dus à des officiers de marine fassent honneur de son invention à l'amiral Rodney dans la guerre de l'indépendance de l'Amérique, et quelquefois même à Nelson (3). Peut-être qu'en examinant de près dans cet ouvrage les manœuvres des flottes depuis, sinon dès avant la bataille navale de l'Écluse, on trouverait plus d'un exemple de lignes coupées, particulièrement à l'Écluse où la situation des Français avait quelque chose de semblable à celle qu'ils eurent depuis à Aboukir et où la manœuvre d'Édouard III ne fut pas sans analogie avec celle de Nelson, aux moyens près. Mais, sans remonter si loin dans les temps, voici, à propos de la bataille du 7 juin 1673, la réfutation de cette commune et fausse opinion, d'après la *Gazette de France* de cette année, qui était le *Moniteur officiel* d'alors et que personne ne songe à consulter aujourd'hui, non plus que le *Mercure de France*, vieux recueil également très-riche en documents historiques sur la marine.

« Tandis que le prince Rupert, dit la relation du combat du 7 juin, insérée dans la *Gazette de France* de 1673, faisait tête à Tromp avec toute l'escadre rouge, Ruyter s'attacha à celle de France, et, croyant l'avoir assez attirée sous le vent, qui était même venu un peu plus au nord, *il prit la résolution la plus hardie qui se pût prendre en cette rencontre. Ce fut de revirer de bord et d'essayer de couper la moitié de l'armée par un autre endroit*, tellement qu'il ménagea le vent le plus qu'il put. Mais il trouva la ligne si forte, qu'il ne put la percer et fut obligé d'arriver. Elle était composée du *Sage*, du *Foudroyant*, du *Glorieux*, du *Tonnant*, du *Fier*, de *l'Excellent* (on ajoute ici les noms des vaisseaux à ceux des capitaines portés seuls dans la relation), commandés par Le Fèvre de La Barre, Jean Gabaret, Valbelle,

Preuilly d'Humières, d'Hailly et du Magnon, soutenus par *le Sans-Pareil*, de Tourville, *le Terrible*, de Des Ardens, *le Précieux*, de Pannetier, *le Téméraire*, de d'Infreville-Saint-Aubin, *le Prince*, de Villeneuve-Ferrières, et par six autres bâtiments du détachement, lesquels, passant entre la ligne des ennemis et celle des vaisseaux français, se rallièrent au comte d'Estrées qui fit là un feu extraordinaire, tant de son canon que de sa mousqueterie. Enfin Ruyter et lui, étant venus à la portée du mousquet et se disputant à qui passerait au vent, on fit dans le vaisseau *la Reine* un feu si considérable, que le premier fut obligé de passer derrière et sous le vent, vergue à vergue; de sorte qu'il y eut de part et d'autre toute la chaleur qu'on saurait imaginer. Ruyter, n'ayant pu gagner le vent, jugea à propos de couper par le vaisseau *le Foudroyant* qui était second d'arrière du vice-amiral. *Il lui passa au vent, et le coupa;* mais, comme un second de Ruyter en voulut faire autant et comme on l'avait contraint par le grand feu des Français d'arriver davantage, il se trouva obligé d'aborder *le Foudroyant* qui, de son côté, tenait le vent du mieux qu'il lui était possible. »

Le Foudroyant avait mouillé l'ancre, de peur que le flot ne le fît dériver dans la ligne des ennemis. Le vaisseau qu'il venait d'aborder était *le Deventer*, de 70 canons, commandé par le brave et habile capitaine Kallemburg, l'ami intime de Ruyter. Le chevalier de Léry, lieutenant en pied sur *le Foudroyant*, comme c'était son devoir et sa charge, sauta le premier, l'épée à la main, sur *le Deventer*, suivi d'un autre lieutenant, nommé de La Chabossière et d'un volontaire, nommé du Rivau. Trois à quatre hommes seulement du *Foudroyant* les accompagnent et pourtant ils ne reculent pas; chacun d'eux s'attaque à un des officiers du *Deventer;* Léry, parvenu à se rendre maître du château d'avant, soutient une lutte corps à corps avec le capitaine Kallemburg qui, sorti subitement de son château d'arrière, s'est élancé sur lui, et l'a saisi par le cordon de sa croix de Malte. Ils étaient sur le point de se jeter l'un et l'autre à l'eau, ou de s'étrangler, quand du Rivau fait lâcher prise à Kallemburg qui s'en venge en faisant une large entaille au corps de La Chabossière, déjà atteint de trois coups de pistolet. Cependant d'autres marins du *Foudroyant* avaient fini par passer sur *le Deventer;*

Gabaret fut même un moment maître du pont de ce vaisseau et y fit vingt prisonniers; il l'eût peut-être amariné, s'il n'avait été rappelé par le péril que courait *le Foudroyant* qui tombait sous le vent, et menaçait ou d'échouer ou d'être pris lui-même par Tromp; ce lieutenant-amiral ayant alors reviré et étant au vent de lui, quoique encore assez loin; tandis que d'autre part Ruyter ne cessait pas de soutenir, par le feu de son vaisseau-amiral, son ami Kallemburg. Gabaret, pour échapper à un double danger, fit passer en toute hâte sur *le Foudroyant* les vingt prisonniers qu'on retenait sur le château d'avant *du Deventer*, et se dégagea de ce vaisseau qui n'eût été d'ailleurs qu'une inutile conquête : car il sombra peu après. *L'Apollon*, capitaine de Langeron, qui était de la division d'Estrées, perdit l'enseigne Sicart. *Le Tonnant*, commandé par Preuilly d'Humières, avait été menacé d'un grand danger au moment où le vaisseau de Ruyter s'était trouvé entre lui et le vice-amiral de France; il n'était pas sorti de cette position sans avoir été dégréé. Le chevalier de Roncherolles y avait eu le bras droit emporté. Néanmoins, Valbelle, Preuilly d'Humières et d'Hailly suivirent de près la ligne de Ruyter, tenant même bord que lui, et peu après toute la ligne du vice-amiral d'Estrées revira, courant la même bordée, mais un peu plus loin des ennemis; ce à quoi elle était obligée pour se remettre en bataille.

L'escadre de Sprag et toute la division Grancey, ayant jugé que Ruyter leur gagnerait aussi le vent si elles ne reviraient promptement, mirent sur-le-champ à l'autre bord pour se le conserver. Elles y réussirent. Soutenu de loin par une seule des divisions de l'escadre bleue, mais excité par l'élan qu'il voyait ailleurs à la division Des Ardens, le marquis de Grancey, avec quelques-uns de ses vaisseaux seulement, au nombre desquels *le Duc*, commandé par de Flacourt, entreprit d'arriver sur les paresseux de l'escadre de Ruyter et se trouva même bientôt engagé avec l'arrière-garde des ennemis. Valbelle, qui appartenait à la division d'Estrées, tout en accusant le marquis de Grancey de témérité, s'est laissé emporter à la même imprudence, tant il la trouve généreuse et noble, et cingle vers lui pour le défendre. Les capitaines de Sébeville, d'Hailly et du Magnon l'ont imité, et tous sont arrivés fort à propos pour délivrer Grancey

qui, avec ses forces inégales, courait risque d'être enveloppé, pris ou brûlé. L'arrière-garde hollandaise, avec Bankært, a plié devant eux. De terreur, cinq de ses vaisseaux ont fait vent arrière, et presque tous les autres, ceux-ci en dissimulant de leur mieux leur défaite, ceux-là sans se soucier même de sauver les apparences, se sont pareillement retirés. Bankært, à la vue du désordre de son escadre, revira pour rassurer ses gens, et attaqua le vaisseau que montait le marquis de Grancey. Le combat fut chaud de part et d'autre. Le marquis de Bonnivet, qui servait comme enseigne sur *l'Orgueilleux*, fut blessé, de manière à se retirer du service. Grancey lui-même fut atteint. Bankært perdit son petit mât de hune, et il s'en fallut de bien peu que deux brûlots n'incendiassent son vaisseau. *Le Duc*, de 50 canons, en secondant *l'Orgueilleux*, eut son capitaine, de Flacourt, assez grièvement blessé à son tour. Le marquis de Grancey faillit encore être coupé par Ruyter, avec qui il en vint aux mains de fort près, ayant reviré pour aller se rallier au gros de l'escadre blanche. Ruyter, désespérant alors de gagner le vent à l'arrière-garde des alliés, manœuvra, sur les sept heures du soir, pour aller joindre l'escadre de Tromp, sur laquelle l'escadre rouge et l'escadre blanche des alliés étaient prêtes à tomber. Dans la conjoncture, les capitaines des brûlots français qui avaient manqué jusqu'ici leur effet par trop d'ardeur et de précipitation, renouvelèrent cette faute. Deux furent dématés et perdirent leurs capitaines Rocuchon et Ozée-Thomas; deux autres, *le Fanfaron* et *le Serpent*, capitaines Vidault et Saint-Michel, se consumèrent inutilement, entraînant avec eux la perte de leurs chefs; un cinquième, *le Hasardeux*, capitaine Serpault l'aîné, fut plus heureux et brûla un vaisseau chef de division des Hollandais, mais son intrépide commandant périt en faisant cette exécution.

Pendant que le vice-amiral de France faisait en sorte de se rallier aux vaisseaux séparés de sa division et à ceux de Grancey, pour leur faciliter son approche, le prince Rupert, avec l'escadre rouge d'Angleterre, venait de ce côté, balançant l'escadre du lieutenant-amiral Tromp qui deux fois encore avait changé de vaisseau, et jamais désespéré, toujours combattant, était sur le point de passer sur un quatrième. Toutefois, l'illustre marin, s'étant trouvé séparé, avec onze vaisseaux hollandais seulement,

d'environ deux lieues, de l'amiral Ruyter, sous le vent de Rupert qui avait vingt-huit vaisseaux autour de lui, ce fut encore un sujet de reproches contre ce prince qui aurait dû, disait-on, arriver sur son adversaire et l'empêcher d'échapper. Tromp avait tellement tenu le vent, qu'il l'avait gagné sur les escadres blanche et bleue, et quand il vit que Rupert avait reviré de bord et n'arrivait pas sur lui, il revira lui-même et joignit l'amiral Ruyter qui venait à sa rencontre pour se rallier.

Le capitaine Valbelle aperçut alors un bâtiment anglais, *le Cambridge*, qui, sous le vent de Tromp et bien que désemparé de son grand hunier et de sa grande vergue, se défendait encore avec une intrépidité admirable, quand les Hollandais lui envoyèrent un brûlot. A ce spectacle, Valbelle se sent émouvoir jusqu'au fond du cœur, et, ne consultant personne, ne se laissant point arrêter par la pensée de son propre danger, il envoie sa chaloupe avec un de ses lieutenants pour remorquer *le Cambridge* qui, sans cela, allait infailliblement périr. Valbelle ne rendit pas le service à demi; il partagea en bon frère, avec le capitaine anglais de ce vaillant mais malheureux bâtiment, tous les coups de canon que Tromp, qui ne cessait pas de harceler son arrière, faisait tirer sur lui. Il soutint le feu du lieutenant-amiral deux heures durant, abattit son grand mât et son mât de hune d'avant, et eut la gloire de le voir, de voir Corneille Tromp se retirer devant lui. Valbelle reçut à la fois les remercîments et les félicitations du grand-amiral d'Angleterre. Il cherchait à obtenir *la cornette*, cette sorte de pavillon distinctif du chef d'escadre et quelquefois du capitaine commandant plusieurs vaisseaux; il l'avait bien méritée, et il l'eut en effet cette année avec le grade de chef d'escadre, de même que Jean Gabaret, Preuilly d'Humières et Château-Renault. Après cet avantage signalé que Valbelle avait eu d'abattre le grand mât du vaisseau de Tromp, il put aisément se rallier à la division française, avec l'un des deux frères Gabaret qui avait aussi pris part au combat contre l'escadre de Tromp. Le feu s'apaisa de part et d'autre d'une manière sensible; les deux armées coururent la bande nord-ouest, se canonnant encore, mais de loin, jusqu'à dix heures et demie du soir que la nuit fermée et obscure les sépara tout à fait. Les Anglais avaient perdu beaucoup de monde, entre autres cinq capi-

taines de vaisseau. Ils répandirent le bruit qu'ils avaient pris aux ennemis un vaisseau, *la Ville de Delft*, et se flattaient d'en avoir coulé plusieurs. Mais bientôt on dut reconnaître que la perte des Hollandais n'était pas ce qu'on l'avait cru.

La flotte des Provinces-Unies se retira, à son ancien poste, dans les bancs de Schoonveld; celle des alliés resta toute la nuit sous voiles et mouilla à six heures du matin, en vue des ennemis, à quatre lieues hors de ces mêmes bancs, par les sept à neuf brasses d'eau. Le prince Rupert aurait dû se borner à rester un jour à ce mouillage, uniquement afin de constater un avantage qui néanmoins ne lui fut pas concédé par tout le monde. Mais au lieu d'aller se réparer, pour revenir bientôt combattre des ennemis qui avaient l'avantage d'être chez eux et de ne manquer de rien de ce qui était nécessaire à la prompte réparation de leurs vaisseaux désemparés, le prince Rupert attendit, jusqu'au 14 juin, que Ruyter, à la faveur des vents qui s'étaient rangés au nord-est, appareillât en parfait état pour venir lui livrer de nouveau bataille.

Il était entre onze heures et midi. Dès que les vaisseaux de garde des alliés eurent distingué la manœuvre des Hollandais, ils firent des signaux d'avertissement aux escadres combinées. Le prince Rupert y répondit aussitôt par le signal de couper les câbles, signal auquel n'obéirent ni l'escadre blanche, ni l'escadre bleue, trouvant qu'on avait le temps nécessaire pour virer de bord et se mettre sous voiles avant que les ennemis fussent à la portée du canon; les deux escadres eurent ce temps en effet. Mais une fausse manœuvre des Anglais eut lieu ensuite, qui aurait pu faire essuyer un grave échec à l'armée des deux rois, si les Hollandais avaient jugé à propos de profiter de la confusion qu'elle apporta. Elle fut d'abord occasionnée par Sprag qui venait de se rendre sur le bord du prince Rupert. Par son absence, il mit l'escadre bleue qui, se trouvant à l'avant-garde, devait forcer de voiles pour gagner le vent aux ennemis, en demeure d'attendre pour manœuvrer; il s'ensuivit une perte de temps considérable. Rupert fit d'abord vent arrière, comme s'il eut eu l'intention d'éviter le combat; mais il paraît qu'il n'avait pour but que d'attirer les Hollandais en pleine mer, car il tint ensuite le vent. Son escadre formait l'arrière-garde des alliés, et devait

combattre l'arrière-garde des Hollandais, formée par l'escadre de Bankært; tandis que l'escadre blanche ou de France aurait eu affaire à celle de Ruyter, et l'escadre bleue à celle de Tromp. Jusque-là tout paraissait en bonne disposition. Mais Rupert jugea à propos de forcer de voiles avec toute l'escadre rouge; ce que voyant, sans y rien comprendre, l'escadre de d'Estrées, elle envoya son major à bord de l'amiral d'Angleterre, pour se faire expliquer les motifs de cette manœuvre. La réponse du prince fut que Sprag, avec l'escadre bleue, ne cinglant pas à son gré, il voulait remplacer l'escadre bleue à l'avant-garde et faire prendre à celle-ci l'arrière-garde. En vain le major français lui représenta-t-il que c'était entreprendre une chose impossible, puisque Sprag et son escadre étaient déjà à quatre lieues de l'avant et fort engagés dans le combat. Le prince ne changea ni d'idée ni de manœuvre; mais il ne put venir à bout de se placer qu'à deux ou trois vaisseaux de l'avant de d'Estrées qui, avec l'escadre blanche, secondait de son mieux l'escadre bleue de Sprag. Un grand désordre s'ensuivit : la division du contre-amiral de l'escadre rouge fut mêlée avec celle du contre-amiral de l'escadre blanche, et le vice-amiral rouge se trouva derrière d'Estrées; telle était la confusion de l'armée des alliés, qu'elle formait trois à quatre lignes. Elle fut bien heureuse en ce moment que Ruyter ne vint pas avec ses brûlots; mais cet amiral avait reçu l'ordre des États-Généraux de ménager sa flotte et de se montrer satisfait quand il aurait garanti les côtes de la Hollande. Ce fut ce qui l'empêcha de s'engager dans une mêlée, comme il avait fait quelques jours auparavant, et d'approcher plus qu'à portée de canon. Néanmoins, parmi les alliés, le marquis de Grancey, qui se trouvait à l'arrière-garde, avec cinq ou six vaisseaux, eut beaucoup à souffrir; Bankært, avec trente bâtiments, ayant fondu sur lui et étant venu jusque dans ses eaux. L'expérience, le courage et le dévouement de Forant qui, depuis son retour de la mer des Indes, n'avait pas été plus récompensé de ses nouveaux que de ses anciens services, firent, dans cette circonstance, le salut d'une partie de l'escadre de France, que l'escadre d'Angleterre, témoin de sa position critique, ne paraissait nullement en disposition de secourir, comme si elle n'eût pas été fâchée de lui voir essuyer

un échec partiel. Le vaisseau *le Grand* que montait Forant, et que secondaient d'ailleurs avec énergie ceux des capitaines de Sébeville et de Coux, arrêta longtemps un grand nombre de bâtiments ennemis, qui le canonnèrent à couler bas. Il était dix heures du soir, qu'il tenait encore avec la plus prodigieuse énergie. Désemparé, criblé, ayant près de neuf pieds d'eau dans sa cale, le vieux Forant, fier de montrer aux Hollandais qu'il n'avait point dégénéré du temps où il comptait parmi leurs amiraux, ne paraissait nullement songer à se rendre. Il ne se rendit pas en effet. Seulement, comme son vaisseau menaçait de sombrer, il le laissa arriver et mit pavillon en berne, pour signaler sa détresse, non à l'ennemi comme fit *le Vengeur* aux affaires de prairial pendant les guerres de la révolution française, mais aux vaisseaux de sa nation qui lui firent donner la remorque, au moment où les Hollandais cessaient leur feu et reviraient tous de bord pour rentrer dans leurs bancs du côté de Schoonveld.

Toute la nuit les deux armées coururent sur le même bord. A la pointe du jour, la moitié seulement de la flotte des alliés revira, comme pour aller de nouveau chercher les Hollandais; mais le prince Rupert, qui avait fait presque toujours porter largue à son escadre, ce qui marquait plutôt une fuite qu'une volonté de combattre, tint conseil dans l'après-midi, et, comme sa manœuvre tendait à ramener les alliés près des côtes d'Angleterre, le 16 juin, on se trouva dans les eaux de la Tamise. Pendant que les Anglais y allaient mouiller, pour se réparer, les Français prenaient la route de Brest et celle de Rochefort, dans un but semblable. D'Estrées se plaignit hautement de la conduite de Sprag, qui avait négligé de le soutenir avec l'escadre bleue, et le fit blâmer de sa négligence.

La carrière du fameux Jean Bart commençait dans ce temps à s'ouvrir. Né à Dunkerque, le 21 octobre 1650, d'une famille d'armateurs à la course, qui depuis longtemps donnait de vaillants et excellents marins à la Flandre, Jean Bart avait fait son éducation maritime à bord des bâtiments hollandais et servait en qualité de second à bord d'un navire de Flessingues, quand la guerre déclarée par Louis XIV a la république batave le décida aussitôt à revenir en France, malgré les offres qu'on lui faisait pour le retenir au service de la Hollande. Il fut obligé de

donner à son départ de ce pays le caractère d'une évasion. Enfin, il arriva à Dunkerque avec son compatriote et ami Keyser qui avait été obligé de recourir au même moyen que lui pour quitter les Provinces-Unies. L'un et l'autre servirent, en 1673, comme seconds et maîtres d'équipages.

Dans la première moitié de l'année 1673, une frégate du roi qui avait été armée au Hâvre, par le duc de Saint-Aignau, pour faire la course, prit cinq navires hollandais. Une autre frégate sortie du même port, sous les ordres de l'officier de La Borde, enleva aussi un bâtiment de cette nation.

Il ne faut point omettre que, vers ce temps, le chevalier d'Harcourt, commandant les galères de Malte, se signalait contre les Turcs, en maintes rencontres. Étant allé au-devant de la grande caravane d'Alexandrie, puissamment escortée, il l'atteignit près de Rhodes et lui enleva deux gros galions de 60 canons chaque et quatre autres bâtiments très-richement chargés.

Après s'être pourvue de munitions et de matelots, et s'être augmentée de la division Château-Renault, l'escadre de d'Estrées alla rejoindre, vers la mi-juillet 1673, dans la Tamise, celles du prince Rupert. Avant tout nouvel engagement, l'escadre de France se trouva encore augmentée d'une partie de la division de Martel, qui, après avoir croisé dans les parages de Cadix pour y attendre l'arrivée des galions, venait de conduire dans les ports de la Manche huit navires de Saint-Malo, chargés d'une valeur d'environ douze millions et trente bâtiments du commerce anglais. D'Estrées compta ainsi quatorze bâtiments de guerre de plus, à savoir : *le Fort*, de 66 canons, monté par le nouveau chef d'escadre Château-Renault; *l'Heureux*, de 48, capitaine de La Bretèche; *le Hardi*, de 32, capitaine de La Roque-Fontiez; *le Diamant*, de 60, capitaine de Beaumont; *le Vigilant*, de 28, capitaine Gabaret des Marais qui était de retour de la mer des Indes; *le Tigre*, de 36, capitaine Gombault; *l'Émérillon*, de 50, capitaine Chaudeau de La Clocheterie; *l'Hirondelle*, de 30, capitaine de Banville; *le Laurier*, de même force, capitaine Desnots; *la Thérèse-Royale*, de 72 canons, monté par le lieutenant général de Martel; et *le Pompeux*, de 70, capitaine de Buous.

Le projet d'une descente était toujours dans l'esprit des flottes combinées, surtout de celle d'Angleterre. En conséquence, on

embarqua plus de dix mille hommes de troupes, sous le commandement du comte de Schomberg. Mais on ne pouvait se flatter d'opérer un débarquement, qu'autant qu'on aurait détruit ou éloigné des côtes des Provinces-Unies la flotte de Ruyter. La nouvelle de l'arrivée d'un riche convoi des Indes-Orientales, que le lieutenant-amiral-général de Hollande fut chargé de préserver de toute atteinte, sembla devoir procurer aux alliés une favorable occasion d'en venir à leurs fins.

Ils firent voile de la Tamise, le 27 juillet 1673, pour les côtes de Hollande. S'étant trouvés, le 30 du même mois, à la hauteur des bancs de Schoonveld, ils reconnurent les ennemis dans leur ancien poste, et mouillèrent à leur vue, hors des bancs. Le prince Rupert avait ordre du roi d'Angleterre de ne pas recommencer à les attaquer dans une telle position, mais de tâcher de les attirer plus au large. Il appareilla dans cette intention, le 1er août, et fit mettre le cap (4) au nord-ouest, pour les engager à sortir d'entre les bancs; ce qu'ils firent en effet, en suivant la même route que le prince Rupert, environ quatre lieues sous le vent, dans le but de préserver le convoi qu'ils attendaient. Les alliés continuèrent leur marche à petites voiles jusqu'à midi, qu'il y eut jussant. Le major de l'escadre de France, qui était passé sur le bord du prince Rupert pour connaître ses intentions, exécuta l'ordre qu'il reçut de s'en retourner et de faire arborer le pavillon d'union au haut du mât de misaine, pour avertir l'amiral Sprag de revirer. Par ce moyen, on gagnait tout à fait le vent sur l'ennemi. Sprag comprit très-bien le signal et y obéit; mais, une heure après le vent tourna en faveur des Hollandais qui, alors, se présentèrent en bon ordre jusqu'à la portée du canon. Ils rentrèrent ensuite dans leurs bancs, sans que les alliés pussent se rendre compte du motif qui les empêcha, ce jour-là, de se servir de leur avantage. Les flottes combinées mirent le cap au sud et coururent toute la nuit. Le 2, elles mouillèrent par le travers du port de la Brielle en l'île de Wœrn, patrie de Tromp et de Guillaume de Witt, dans la Hollande méridionale; elles rangèrent la côte de Hollande jusqu'à l'embouchure du Texel où elles se tinrent au large et d'où elles partirent le 9; mais elles furent chargées de si violents coups de vent, qu'elles se virent obligées d'amener leurs mâts de hunes et vergues pendant dix à douze jours. Le 17, le capitaine de Coux découvrit l'armée

des Provinces-Unies qui, malgré le mauvais temps, était venue mouiller à l'embouchure du Texel. Le 18, une flûte hollandaise, chargée d'une valeur de plus de deux cent mille livres qui s'était trouvée écartée du convoi des Indes-Orientales, tomba dans la division Des Ardens, dont elle devint la proie; ce fut tout ce que les alliés eurent du riche convoi que, dans ce temps-là même, les belles manœuvres de Ruyter préservaient, pour ainsi dire sans qu'ils s'en doutassent. Le 19, le vent mollit, et, le 20, les flottes combinées appareillèrent. Le vent étant à l'est, on mit le cap au sud-est pour ranger la côte et gagner le vent aux ennemis.

Deux heures après, on aperçut ceux-ci sous le vent, et on arriva sur eux en fort bon ordre; mais ils ne jugèrent pas à propos d'attendre. Ils mirent leur quatre corps de voiles, arrivèrent en dépendant (5) et coururent au large. Il était alors environ trois heures de l'après-midi. Le prince Rupert, ayant des ordres précis de ne point attaquer dans l'après-midi et voyant que le temps manquerait pour décider du sort du combat dans la journée, remit l'engagement au lendemain. Dans ce but, il tint le vent, et donna l'ordre au major de l'escadre blanche, laquelle avait l'avant-garde, de courir au sud avec les deux huniers, jusqu'à ce qu'elle trouvât dix brasses d'eau, et, en ce cas, d'arriver sud-sud-ouest, afin de ne pas échouer; ce qui fut ponctuellement exécuté.

Mais, dès que la nuit fut venue, Ruyter força de voiles, courut de l'avant, se servit du flot qui le portait à terre, et, connaissant parfaitement ces côtes, il les alla chercher debout au corps. Sur le minuit, il revira et gagna le vent. Le prince Rupert, qui aurait dû faire porter plus de voiles à ses vaisseaux, et, quand on aurait été à dix brasses d'eau, venir et mettre le cap au nord-est en regagnant la côte, fit le signal de revirer, après avoir entendu les signaux des ennemis et vu leurs feux. Les alliés changèrent de bord et coururent au nord, pour tâcher de conserver l'avantage; mais ce fut inutilement : car, à la pointe du jour, les Hollandais rangeaient leurs côtes et étaient à deux lieues au vent des flottes combinées. Ils étendirent leurs lignes, et, quand leurs trois escadres furent par le travers de celles des Français et des Anglais, ils arrivèrent dessus vers les huit heures du matin, à quelque distance du

Texel, pendant que le convoi des Indes-Orientales ainsi garanti faisait son entrée dans les ports de Hollande.

Tromp, avec l'avant-garde ennemie, tomba sur Sprag et l'escadre bleue; Ruyter sur le prince Rupert et l'escadre rouge; Bankært sur l'escadre blanche ou française qui avait l'avant-garde.

Comme il avait été arrêté, dans le conseil de guerre, qu'au cas où les Hollandais auraient le vent, l'escadre blanche conserverait l'avant pour revirer et leur gagner le vent (6), et que, pendant ce temps, les deux autres escadres des alliés tiendraient le lof (7) et soutiendraient le choc, le lieutenant général de Martel, qui commandait la division de droite du vice-amiral et qui avait ainsi la tête de toute l'armée navale, parvint à gagner le dessus du vent de la longueur de trois à quatre vaisseaux, et chercha à placer Bankært entre deux feux. Tourville fit la même manœuvre et revira si à propos, qu'il gagna aussi le vent aux ennemis. Il arbora une flamme rouge à la vergue d'artimon de son vaisseau *le Sans-Pareil*, de 64 canons, dont on lui avait donné le commandement à la place de celui de *l'Invincible*, et fut suivi par les capitaines Pannetier, avec *le Précieux*, Louis Gabaret, avec *l'Aquilon*, et d'Infreville-Saint-Aubin avec *le Téméraire*. Bankært comprit l'imminent péril qui le menaçait, et, prenant sur-le-champ son parti, il se livra à des efforts inouis pour se faire jour à travers l'escadre française, avant d'avoir pu être enfermé par elle. La canonnade fut terrible alors. Martel déployait toute son énergie pour s'opposer au mouvement de Bankært qui activait le feu de ses vaisseaux avec une fureur de désespéré. Mais, dans ce même moment, le vice-amiral d'Estrées, voyant Rupert engagé au milieu des ennemis d'une manière qui pouvait lui devenir funeste, prit la résolution de tenter la même manœuvre que Ruyter dans la bataille du 7 juin précédent, et de percer les Hollandais pour aller ensuite au secours du prince.

D'Estrées ne pouvait passer au vent du lieutenant-amira Bankært, qui arrivait sur *la Reine*, accompagné de trois brûlots. L'un de ceux-ci fut consumé, sans effet, sous le beaupré du vice-amiral de France, et les deux autres furent coulés bas. *La Reine* passa au vent de trois à quatre vaisseaux et, se battant ainsi, des deux bords, à portée de pistolet, eut trente-six

hommes de tués ou blessés, et ses itaques, drisses, bras, galobans coupés, son grand hunier déralingué et tous ses mâts atteints. Le capitaine de Langeron, avec *l'Apollon*, s'étant trouvé au vent du lieutenant-amiral Bankært, entreprit d'aborder successivement plusieurs vaisseaux ennemis; il soutint avec une fermeté prodigieuse un feu de trois heures entre trois bâtiments hollandais, comme s'il eût été à l'ancre, tirant des deux bords, et sortit de cette position non-seulement sans avoir été mis hors de combat, mais après avoir désemparé ses adversaires. Les capitaines d'Estival, sur *l'Invincible*, de Sébeville, sur *l'Aimable*, et d'Hailly, sur *le Fier*, eurent à soutenir le choc de Bankært et d'une partie de son escadre; ce qu'ils firent avec une telle énergie, que ce lieutenant-amiral n'osa les aborder et se contenta d'arriver dans les eaux. Mais les Français perdirent dans cette occasion le capitaine d'Estival et plusieurs autres officiers.

L'habile et intrépide Des Ardens qui était de l'arrière-garde, avec son vaisseau *le Terrible*, admirablement secondé par *le Grand*, que montait Forant, *coupa enfin la ligne des ennemis* et conduisit au vaisseau de Bankært le brûlot *l'Arrogant*, commandé par le capitaine Guillotin. D'Estrées ne le suivit pas. Il en donna depuis pour cause la nécessité où il s'était trouvé de réparer, quoique à la hâte, ceux de ses vaisseaux qui avaient souffert, et le défaut de vent.

Dans son métier si funeste à ceux qui l'exerçaient, Guillotin a déjà eu le visage et les bras brûlés; mais cela n'a fait qu'exciter sa passion guerrière. Avec son bâtiment rempli de feux d'artifices, Guillotin dédaigne deux vaisseaux qu'il rencontre et dont il évite les bordées; il prend le vent sur le vaisseau lieutenant-amiral, vient à bout de l'accrocher et met aussitôt le feu à la mèche qui communique à l'artifice du brûlot. Profitant du temps que la disposition de cette mèche lui laisse, il descend dans sa chaloupe avec le peu d'hommes qui l'accompagnent, par la porte pratiquée à cet effet à côté de l'arrière du brûlot; puis il s'éloigne, bien persuadé que tout à l'heure il va entendre l'explosion et voir jaillir la flamme. C'est un sauve-qui-peut général sur le vaisseau accroché; tout l'équipage, moins vingt hommes plus courageux que les autres, se précipite à la nage. Mais au bout d'un assez long moment, Guillotin n'entend rien; il se retourne : sa mèche a

manqué son effet. Alors, à la grande stupéfaction de tous, on le voit ramener sur l'heure sa chaloupe au brûlot, et, malgré tous les boulets qui pleuvent devant, derrière lui, à ses côtés, il met le feu à sa mèche une seconde fois et se retire. Mais les vingt Hollandais, presque aussi intrépides que lui, qui étaient restés sur leur bord, avaient déjà eu le temps de commencer à séparer le vaisseau de Bankært du bourreau qui l'étreignait, et réussirent à le sauver. L'insuccès de *l'Arrogant*, malgré l'audace de son capitaine, vint surtout de ce que ce brûlot était trop fort, et qu'en abordant les Hollandais par les haubans de misaine, au lieu de le prolonger, il recula. Bankært s'estimant trop heureux d'avoir échappé, comme par miracle, profita du vent pour aller à toutes voiles joindre Ruyter.

Le lieutenant général de Martel, déjà furieux que le mouvement de d'Estrées, fait sous le prétexte d'aller au secours des Anglais, eût empêché le succès de sa manœuvre contre Bankært, ne connut plus alors de bornes à son emportement qu'il poussa jusqu'à écrire, dès le lendemain de la bataille, à Colbert, que le vice-amiral de Ponant était un lâche qui déshonorait la nation.

Le fait est que d'Estrées n'atteignit pas même son but, qui était de secourir à temps le prince Rupert. Il est vrai qu'on dit pour l'excuser, que comme il était entre onze heures et midi quand son escadre avait gagné le vent sur celle de Bankært, si l'escadre rouge eût fait porter au plus près du vent et soutenu le choc de l'ennemi, elle aurait été secourue à une heure de l'après-midi, et la victoire eût été, par suite, assurée aux alliés ; mais l'escadre de Bankært ayant fait vent arrière, comme on l'a vu, celle de France, quoique la chassant toutes voiles dehors, quand ses vaisseaux avaient été réparés, ne put la joindre qu'à sept heures du soir, au moment où elle s'était déjà ralliée à l'escadre de Ruyter et combattait avec elle l'escadre du prince Rupert. Celle-ci était à plus de douze lieues de l'endroit où l'action s'était engagée, lorsque le vice-amiral d'Estrées se trouva enfin à portée de la soutenir.

Quant à Sprag, avec l'escadre bleue, moins occupé des ordres qu'il avait reçus de ne point quitter l'escadre rouge et de se tenir toujours en ligne, que de prendre sa revanche des reproches qu'on lui avait adressés au sujet de la précédente affaire, et d

s'illustrer par quelque haut fait particulier, il s'était engagé dans une épouvantable mêlée avec l'escadre de Tromp. Sprag avait, dit-on, promis au roi d'Angleterre de lui amener ce grand homme mort ou vif, ou de périr lui-même à la tâche. Il périt en effet, après avoir forcé Tromp à changer de vaisseau, et en avoir changé plusieurs fois lui-même. Il reçut un coup de canon en passant dans sa chaloupe à un autre bord.

Cependant Ruyter, en voyant l'escadre de d'Estrées en situation de combattre près de Rupert, cessa de poursuivre ce prince qui avait le cap au nord-ouest, portait ses quatre corps de voiles et qui mit un pavillon bleu à la vergue d'artimon, pour ordonner aux autres escadres d'arriver dans ses eaux. La nuit étant survenue, les Hollandais mirent le cap vers le Texel, et le prince suivit sa route. Mais l'escadre française n'obéit point à ce signal, parce qu'il lui semblait que si elle arrivait dans les eaux de l'amiral d'Angleterre, non-seulement elle perdrait l'avantage du vent, mais elle exposerait les vaisseaux démâtés et désemparés à être pris. De plus, d'Estrées prétendit qu'il lui importait de conserver le vent, pour le cas où la bataille recommencerait le lendemain. L'opinion des Français était qu'il aurait fallu que le prince Rupert eût mis le cap à l'est-nord-est; alors, l'escadre blanche en eût fait autant; on aurait ainsi gardé les ennemis, toute la nuit, sous le vent, et le lendemain on aurait été à peu près certain de les battre et de les chasser jusque dans le Texel.

La victoire, cette fois encore, ne s'était décidée pour personne. Aucun vaisseau n'avait été pris de part ni d'autre; mais il y avait de très-grandes pertes réciproques en hommes et en officiers, ainsi que des avaries considérables aux bâtiments. Si Ruyter se retira, on ne le suivit pas. Ce grand homme s'embarrassait peu de rester le dernier sur le champ du combat, pourvu qu'il eût atteint son but, et cette fois il en avait atteint deux, en évitant une descente et en sauvant un grand convoi.

La politique des Anglais n'était pas celle de leur roi. Outre qu'ils sentaient qu'elle était inutile et humiliante pour eux, que peut-être même au fond, elle menaçait leurs libertés et les conduisait, par gradations, à un gouvernement absolu, ils étaient amèrement jaloux des succès de la France sur terre, et ne voyaient qu'avec dépit l'accroissement de sa puissance. Ils allaient

répétant sans cesse que d'Estrées n'avait éprouvé presque aucun dommage, et leur avait laissé tout l'effort de chaque combat. Ignorant que l'emprisonnement du marquis de Martel à la Bastille, emprisonnement qui dura près de deux ans, avait pour cause une lettre plus qu'insolente sur le compte du vice-amiral du Ponant, ils prétendaient qu'on avait seulement voulu punir ce lieutenant général de la valeur avec laquelle il s'était comporté, sans se préoccuper des instructions secrètes que pouvait avoir son chef immédiat. Charles II, sous peine peut-être de perdre son trône, dut songer dès lors à prêter l'oreille aux négociations des Hollandais pour le retirer de l'alliance de Louis XIV.

Au commencement de l'année 1673, une escadre des Provinces-Unies, portant des troupes de débarquement avait pris l'île de Sainte-Hélène aux Anglais; mais, dès le mois de mai de la même année, une escadre britannique l'avait reprise.

Voulant troubler et intercepter le commerce des ennemis, Louis XIV avait fait armer, à Toulon, une escadre de six bâtiments de guerre, sous les ordres de d'Almeras. C'étaient *le Saint-Esprit*, de 70 canons, monté par cet officier général; *l'Éclatant*, de 60, capitaine de Châteauneuf; *le Prudent*, de 52, capitaine de Gorris de La Guerche, le plus vieil officier en activité de la marine française, mais non le plus capable, car sa carrière finit par une révocation; *l'Orage*, de 34, capitaine Étienne-Jean, et le brûlot *l'Ardent*, capitaine Desprez. D'Almeras avait ordre d'aller rejoindre, à la barre de Cadix, le marquis de Martel, pour le mettre en état de combattre neuf vaisseaux hollandais qui étaient depuis un mois dans ce port, de tenir la Méditerranée totalement libre de corsaires et de se rendre ensuite à l'embouchure du détroit et de le garder de manière à ce qu'aucun vaisseau hollandais n'y pût entrer; de se présenter quelque temps après, avec son escadre, devant Alger et Tunis, pour obliger le dey et le pacha de ces villes à tenir les traités, et aussitôt que trois des vaisseaux de Martel l'auraient joint, d'être tout entier à la protection du commerce, en faisant escorter tous les marchands anglais et français richement chargés, par un ou deux vaisseaux, suivant les circonstances. Les vents contraires avaient empêché d'Almeras d'arriver à Cadix avant le 3 mai; et dès lors le marquis de Martel avait quitté ce por avec le convoi dont on a parlé et qu'il avait ramené, de conserve

avec des vaisseaux de guerre anglais, dans les ports de la Manche, avant de se rallier à d'Estrées. Le départ de ce lieutenant général empêcha d'Almeras de profiter de l'occasion la plus favorable qui se fût présentée de prendre neuf vaisseaux hollandais chargés de plusieurs millions qui étaient comme bloqués dans la barre de Cadix, et qui étaient sortis après son départ. Depuis, d'Almeras, renforcé de *la Syrène*, de 44 canons, capitaine de Tambonneau; du *Joly*, de 44, capitaine de Forbin l'aîné, et du *Cheval-Marin*, de 44, capitaine de La Fayette, continua de croiser le long des côtes d'Espagne, sans pouvoir rencontrer d'ennemis. Il se rendit en septembre, devant Alger où il trouva tout dans le plus grand désordre, par suite de la guerre civile. Le bey de Constantine s'étant approché d'Alger avec huit à dix mille hommes pour en chasser le dey, d'Almeras dut revenir à Toulon sans avoir rempli sa mission, et emmenant à son bord le consul de France.

Enfin, les Hollandais ayant déjà fait passer quelques forces dans l'Amérique méridionale, le cabinet de Versailles y envoya aussi une division navale, avec mission de protéger le commerce des Français et d'empêcher les interlopes. Elle se composait du *Marquis*, de 40 canons, capitaine de Larson; de *l'Alcyon*, de même force, capitaine Bitaut de Bléon; des *Jeux*, de 30 canons, capitaine d'Amblimont, et de la frégate *la Friponne*, de 14, capitaine du Grosbois.

La France avait toujours une escadre dans la mer des Indes, un peu diminuée par le retour de quelques-uns de ses navires en Europe, particulièrement du *Jules* qui, parti de Saint-Thomé, le 2 octobre 1672, venait de ramener Caron, l'un des trois directeurs de la compagnie dans l'Inde. La Haye ne se soutenait qu'avec beaucoup de difficultés dans son récent établissement de Saint-Thomé. Dès le 14 mars 1673, il écrivait à Louis XIV directement, qu'il était presque continuellement assiégé, depuis huit mois, par une armée d'indigènes de plus de douze mille hommes; il se plaignait de ne point recevoir de nouvelles; et pourtant, disait-il : « Nos navires périront s'ils ne sont promptement assistés. » Il ajoutait, pour inspirer au roi quelque zèle en faveur de son établissement : « Si j'avais ici vingt navires bien équipés et de l'argent, je vous rendrais maître d'un royaume aussi riche et aussi grand que la France. » La Haye ignorait encore la guerre

ouverte qui existait entre la France et la Hollande en Europe. Pour obliger le roi de Golconde à faire sa paix avec lui, il partit, le 11 avril 1673, avec *le Breton* et *le Flamand*, dans le dessein d'inquiéter les États de ce souverain, et particulièrement Masulipatnam. Grande fut sa surprise, au retour de cette expédition, le 21 juin de la même année, de trouver Saint-Thomé bloqué par dix-sept bâtiments hollandais, dont il imputa l'arrivée à des avis secrets de Caron. Ne voyant d'autre moyen de secourir Saint-Thomé que de passer à travers la flotte ennemie, La Haye se mit en devoir de le faire; mais une tempête qui survint, au moment où déjà il avait commencé son attaque, l'obligea à se retirer à Pondichéry. Quand il revint peu après, il reconnut que la flotte hollandaise avait été aussi dispersée par la bourrasque, et il put entrer dans Saint-Thomé sans obstacle.

Il est à remarquer que, dès cette époque, on s'occupait beaucoup de la question du doublage des vaisseaux; que l'on trouve dans les cartons des archives de la marine de ce temps des projets de doublage en feuilles de bronze, et que le journal manuscrit de La Haye, qui s'inspirait sans aucun doute des études et des observations de Forant, avant le retour de ce capitaine en France, proposait le doublage en plomb pour éviter la ruine rapide des navires par la piqûre des vers dans la mer des Indes; les navires de la compagnie, dans le même but, mais sans l'atteindre suffisamment, avaient leur coque chargée d'une grande quantité de clous au-dessous de la flottaison (8).

CHAPITRE IX.

De 1673 à 1679.

Coalition de l'empereur d'Allemagne, du roi d'Espagne et de la Hollande contre Louis XIV.—Rencontres de mer partielles avec les Espagnols et les Hollandais.—L'Angleterre se retire de l'alliance de la France.—Projets de la Hollande contre les côtes et contre les colonies de la France.—Flottes de Tromp et de Ruyter.—Tentatives de descentes des Hollandais en Normandie, Bretagne, Saintonge et Poitou.—Retraite de Tromp. — Attaque de la Martinique par Ruyter.—Défaite des Hollandais.—Événements de détail.—Guerre de Messine.—Valbelle secourt Messine.—Le duc de Vivonne, vice-roi de Sicile. — Premier combat naval de Messine entre les Espagnols et les Français, commandés par Vivonne et Duquesne. — Exploits de Tourville et d'autres capitaines français. — Attaque et prise d'Agosta par mer. — Opérations de l'escadre de d'Almeras. — Duquesne est mis à la tête de l'armée navale. — Arrivée de Ruyter dans la Méditerranée. — Batailles navales de Stromboli et du Mont-Gibel. — Vivonne reprend le commandement en chef de la flotte. — Bataille navale de Palerme. — Combats livrés par l'escadre de Château-Renault. — Conférences pour la paix. — Trahison de Louis XIV à l'égard des habitants de Messine. — Évacuation de la Sicile par les Français.

Les alliances étaient déjà changées ou sur le point de l'être. L'empereur d'Allemagne avait pris parti pour la Hollande contre Louis XIV, qui menaçait de lui enlever la Lorraine. Sous le prétexte d'empêcher la France de faire la conquête de cette province autrefois détachée d'elle, un traité fut passé, le 30 août 1673, entre l'empereur, le roi d'Espagne et les États-Généraux de Hollande. Louis XIV n'attendit pas que l'Espagne eût complétement jeté le masque pour lui déclarer la guerre; il la lui fit au mois d'octobre de la même année.

Presque aussitôt d'Almeras, dont l'escadre était rentrée à Toulon, ayant eu avis que quatre bâtiments hollandais se trouvaient dans le port de Malaga, détacha quatre des siens, commandés par les capitaines Forbin l'aîné, Gravier, La Fayette et Tambonneau, pour les aller combattre. L'action eut lieu le 10 no-

vembre 1673. Les bâtiments ennemis s'étaient placés sous la protection de la forteresse. La division française, après six heures d'un combat acharné, dut rentrer à Toulon, sans avoir atteint son but qui était de les enlever ou de les brûler.

D'un autre côté, Château-Renault donnait la chasse tout à la fois et aux corsaires de Salé, et aux bâtiments hollandais qui pouvaient se trouver le long des côtes de Galice et de Biscaye, afin de les empêcher de mouiller dans aucun port et d'interrompre leur commerce avec l'Espagne. Il profita de cette expédition pour ramener de Lisbonne deux prises qu'il avait faites l'année précédente.

Tout annonçait que l'Angleterre allait décidément se retirer de la lice. Louis XIV, se voyant sur le point d'être abandonné de ses alliés, au moment où l'Espagne apportait aux Hollandais l'appoint de ses forces navales, donna des ordres pour faire rentrer provisoirement ses escadres. Celle du vice-amiral d'Estrées, en revenant à Brest, vers la fin d'octobre 1673, eut à essuyer de furieuses tempêtes, et se vit quelque temps séparée. Dans cet accident, le 1er novembre, *le Vigilant*, de 28 canons et cent cinquante hommes d'équipage, commandé par Gabaret des Marais, fut rencontré isolé par un bâtiment espagnol, de 30 canons, avec lequel il combattit quatre heures. Le capitaine Gabaret des Marais et son lieutenant furent tués dès le commencement de l'action; mais l'enseigne de Boulainvilliers-Bezancourt, ayant pris leur place, soutint le choc avec tant de valeur et d'habileté, qu'il coula l'Espagnol à fond, puis alla mouiller à Rochefort, où d'autres vaisseaux de l'escadre française vinrent désarmer. Le 12 novembre, le vice-amiral d'Estrées entra de son côté à Brest, où il désarma.

Au mois de janvier 1674, Château-Renault, commandant cinq bâtiments, et chargé de convoyer les navires du Port-Louis, de Nantes, La Rochelle, Bordeaux et Bayonne, détacha trois d'entre eux à cet effet. Monté sur *le Prince*, de 50 canons, et n'étant accompagné que de *l'Actif*, de 30, capitaine de Nesmond, le 1er février, il aperçut, à huit heures du matin, à sept lieues du Cap-Lezard, une flotte de cent vingt navires sous le vent, qui sortait de la Manche. Huit des bâtiments convoyeurs étaient montés de 50 à 60 canons chaque et de six cents hommes d'équi-

page; quatre de 40 à 50 canons, et parmi les marchands plusieurs portaient de 30 à 40 canons. Le tout était sous le commandement de Ruyter jeune qui portait pavillon contre-amiral. Malgré l'inégalité de la partie, Château-Renault fond à toutes voiles sur cette flotte, et fait un si grand feu sur les bâtiments légers qu'il les écarte et perce jusqu'au contre-amiral. Il se place par son travers à demi-portée de mousquet; dans le même instant deux vaisseaux de 60 canons étant venus au secours de Ruyter jeune, Château-Renault, que ces deux bâtiments gênaient beaucoup, leur fit tirer des bordées entières et si bien servies, qu'en très-peu de temps il les fit arriver. Dès qu'il en eut fini avec eux, il retourna au contre-amiral, avec lequel il eut un nouveau combat de trois heures, qui ne finit que quand Ruyter jeune, dont le vaisseau était percé à l'eau, eût regagné le gros de sa flotte, et se fût fait couvrir par douze bâtiments qui l'empêchèrent d'être coulé bas. Château-Renault resta au vent de tous jusqu'à la nuit, sans qu'aucun osât venir l'attaquer, quoique le vent très-frais leur donnât l'avantage, et qu'étant sous le vent, ils pussent se servir aisément de leurs batteries; tandis que celles des Français étaient noyées. Château-Renault suivit les Hollandais toute la nuit, jusqu'à huit heures du matin, qu'il donna au milieu de leur flotte. Il prescrivit aux canonniers de ne tirer qu'à portée de pistolet, et choisit soixante mousquetaires auxquels il donna ordre de faire leur décharge dans les sabords. Il rangea ensuite toute l'armée ennemie, arrivant ou retenant le vent, suivant qu'il convenait, et ne faisant faire feu que sur les gros vaisseaux. Cette habile manœuvre fatigua singulièrement les ennemis ; mais douze de leurs bâtiments lui ayant gagné le vent, il fut obligé de prendre le large. Ce ne fut pas sans avoir auparavant très-maltraité la majeure partie de cette flotte, sur laquelle il tira plus de trois cents coups de canon de si près que tous portèrent. Ce qu'il y eut de surprenant, c'est que son vaisseau ne fut atteint que par vingt coups de canon des ennemis, et qu'il n'eut ni tués ni blessés. Château-Renault vit, en se retirant, beaucoup de navires sur la côte, des mâts, des vergues, des pavillons tombés et plusieurs vaisseaux en désordre; mais ce qui acheva de lui persuader qu'il avait fort incommodé les ennemis, ce furent les nombreux coups de canon qu'ils tirèrent pour se demander des

secours, et le parti que prit Ruyter jeune de se rendre dans les ports d'Angleterre Deux heures après le combat, Château-Renault aperçut trois bâtiments de la flotte hollandaise tombés sous le vent; il cingla sur le plus gros qui se trouva être Portugais, et apprit de lui que Ruyter jeune, ayant eu son vaisseau percé à faire eau, avait été obligé de relâcher à Falmouth; que le plus grand des vaisseaux de Smyrne, ayant reçu également six coups à l'eau, s'était sauvé aussi à Falmouth, où il avait coulé bas et perdu toute sa cargaison; enfin, il apprit que d'autres bâtiments de la flotte hollandaise, qui avaient gagné Plimouth, étaient pareillement très-maltraités. Les ennemis avaient perdu plus de cinq cent mille livres de marchandises, et se virent en outre obligés de faire, à très-grands frais, leurs vivres en Angleterre, où leur départ fut retardé de plus d'un mois. Château-Renault, après les avoir observé pendant quinze jours, continua sa route, et se consacra de nouveau à escorter des marchands français.

Pour que les Hollandais trouvassent déjà un refuge assuré dans les ports d'Angleterre, il fallait que l'alliance de Louis XIV fût abandonnée par Charles II. En effet, le parlement britannique ayant refusé à ce roi les subsides nécessaires pour pouvoir continuer la guerre, il dut faire sa paix avec les États-Généraux des Provinces-Unies, le 19 février 1674. Charles II avait déclaré toutefois au parlement que tout ce qu'il pouvait faire, afin de donner satisfaction au peuple anglais, c'était de garder la neutralité dans la guerre où il laissait Louis XIV engagé

Les Hollandais, délivrés de la crainte des flottes d'Angleterre, se flattèrent d'avoir raison de celles de la France abandonnées à elles-mêmes, et préparèrent deux armements considérables, l'un pour aller attaquer les Antilles françaises, l'autre pour inquiéter les côtes mêmes du royaume et y opérer des descentes qui forceraient peut-être Louis XIV à retirer ses troupes de la Hollande et à songer à sa propre défense. L'espérance était vaine.

Pendant que Louis XIV en personne reprenait la Franche-Comté pour ne plus la rendre; que le maréchal de Schomberg, en Roussillon, soutenait victorieusement les efforts des Espagnols; que Turenne faisait sa fameuse et terrible campagne du Palatinat, en 1674, et que le grand Condé, en Flandres, couronnait la fin de sa carrière militaire par les trois combats achar-

nés et meurtriers de Seneff, qui forcèrent le prince d'Orange, stathouder de Hollande et depuis roi d'Angleterre, à la retraite; pendant ce temps le vice-amiral d'Estrées, chargé de la défense de Brest, prenait les précautions nécessaires pour garantir de toute insulte dix-sept vaisseaux qui se trouvaient dans ce port, les rangeant de façon qu'ils pussent, dans l'occasion, protéger la place sans être exposés à aucune surprise; et le lieutenant général d'Almeras prenait à peu près les mêmes dispositions à Rochefort. Enfin, pendant qu'il avait l'offensive par terre, Louis XIV, pour quelque temps, jugeait prudent de se tenir sur la défensive par mer.

Dès le commencement du mois de mai 1674, les Hollandais étaient entrés dans la Manche, avec une formidable armée de soixante-six vaisseaux de ligne, dix-huit brûlots, vingt-quatre flûtes et une multitude d'autres petits navires portant quatorze mille cinq cents hommes de troupe de descente. Le 7 juin, cette armée se partagea en deux flottes : l'une de quarante-huit bâtiments, fit voile pour l'Amérique, sous la conduite du lieutenant-amiral-général Ruyter; l'autre, sous les ordres de Corneille Tromp, cingla vers les côtes de France, avec dessein d'y jeter l'épouvante et même d'y conquérir quelques positions.

Un chevalier de Rohan-Guéméné, homme perdu de dettes et de débauches, avait promis aux Hollandais, moyennant une certaine somme, de leur livrer Quillebeuf ou Honfleur dont il se disait maître; et de plus, il leur avait donné à entendre que, grâce à ses intelligences, un soulèvement ne manquerait pas d'avoir lieu à leur approche parmi les habitants de la Normandie, de la Bretagne et du Poitou, fatigués du poids des contributions. Mais ils reconnurent bientôt qu'ils avaient été dupes d'un intrigant, qui n'était nullement en état de tenir ses promesses. Pendant qu'on arrêtait le chevalier de Rohan-Guéméné et ses complices, et qu'on s'apprêtait à les livrer au bourreau, Corneille Tromp, ne voulant pas être inutilement venu, se dirigea vers l'embouchure de la Loire, avec l'intention de surprendre Belle-Isle-en-Mer, et d'y opérer une descente de troupes commandées par le comte de Horn. Mais déjà le duc de Chaulnes, gouverneur de Bretagne, était averti; huit à dix mille braves paysans, oubliant les griefs qu'ils avaient contre lui, s'étaient levés et veillaient, de concert avec une valeureuse noblesse, à la sûreté de

la province. Lorsque, le 24 juin 1673, l'escadre hollandaise mouilla l'ancre à l'est du château de Belle-Isle, cent gentilshommes bretons, ayant à leur tête les marquis de Coëtlogon et de Lorgerie, s'y trouvaient pour le garder et s'ensevelir sous ses ruines. Le 26, Tromp et le comte de Horn se mirent dans une chaloupe pour aller reconnaître les endroits propres à faire leur descente; le 27, les troupes hollandaises débarquèrent sous la protection du canon de leurs vaisseaux; elles s'avancèrent vers le château, et immédiatement un feu terrible et continu s'ouvrit de part et d'autre. La place répondit avec tant de vigueur à la flotte de Tromp et du comte de Horn, que l'amiral et le général hollandais, déconcertés par une résistance à laquelle ils ne s'étaient point attendus, et voyant qu'il leur faudrait entreprendre un siége dans les formes, résolurent de se retirer. Ils allèrent tenter fortune meilleure sur la petite île de Noirmoutiers, située en face des limites des provinces de Bretagne et du Poitou, et si proche du continent, qu'elle semble ne faire qu'un avec lui. La descente des Hollandais fut facile sur ce point, que l'on avait d'autant moins songé à garantir qu'il était impossible à l'ennemi de le conserver. Cette expédition de Tromp fut en tout indigne d'un si grand homme de mer; elle se borna à quelques contributions levées sur les pauvres habitants de l'île de Noirmoutiers, qui fut presque aussitôt évacuée que surprise par les Hollandais.

Dès que le vice-amiral d'Estrées fut instruit de la retraite de Tromp, il fit sortir plusieurs divisions de vaisseaux, sous les ordres du nouveau lieutenant général d'Almeras et des chefs d'escadre Jean Gabaret et Château-Renault. D'Almeras escorta une flotte de plus de trois cents navires marchands partis des différents ports de Bretagne pour se rendre au Hâvre, et d'autres venant des îles de l'Amérique et de Terre-Neuve, ou y allant. Gabaret croisa, avec cinq vaisseaux, depuis La Rochelle jusqu'à Brest et depuis Ouessant jusqu'à la vue des passages de La Rochelle, pour donner chasse aux corsaires et convoyer aussi des marchands. Déjà, comme l'on voit, les forces navales de France reprenaient la mer; bientôt elles auraient partout l'offensive. Tout cela était conduit avec une incontestable habileté.

Ruyter, qui avait pour mission d'enlever aux Français leurs établissements des Antilles, ne fut pas plus heureux que Tromp.

Arrivé devant la Martinique, le 19 du mois de juillet 1674, il entra, le 20, dans la baie du Fort-Royal, et, tout en ordonnant un débarquement de troupes, il voulut prendre ou brûler quelques bâtiments français qui se trouvaient dans le carénage. Il détacha en conséquence deux de ses frégates et un brûlot, pour qu'ils entrassent dans le chenal conduisant au lieu où l'on carénait les navires dans la baie. Mais le capitaine Renard de Fuschamberg, marquis d'Amblimont, qui commandait le bâtiment de guerre *les Jeux*, de 30 canons, et de Beaujeu, qui avait pris le commandement du *Saint-Eustache*, firent couler bas, à l'entrée du chenal, deux bâtiments marchands qui fermèrent ce passage. Cette manœuvre et une batterie de treize canons, qui tira continuellement, fit connaître aux ennemis la vanité de leur entreprise, et, de ce côté, ils se retirèrent. Ruyter continua de débarquer toutes ses troupes, montant à plus de quatre mille hommes. Le Prévost de Sainte-Marthe, alors commandant à la Martinique, se jeta, avec environ cent soixante hommes, qui composaient tout son monde, dans un retranchement couvrant le rocher du Fort-Royal, lequel prenait depuis la grande rade jusqu'à celle du carénage qui avait vue sur une petite plaine s'étendant de ce rocher à la mer. Les ennemis s'obstinèrent à pénétrer dans ce retranchement et à vouloir forcer les palissades : mais comme leur tentative était impraticable en raison de la force du lieu, ils y perdirent beaucoup de monde, se rebutèrent et filèrent le long de l'anse. Alors, perçant une ceinture de roseaux qu'on avait laissée exprès pour masquer la palissade et la plaine, ils se trouvèrent à découvert et essuyèrent un feu terrible qui leur enleva plus de trois cents hommes. Ils continuèrent néanmoins leur route pour remplir leur projet qui était de gagner quelques maisons derrière lesquelles ils se postèrent; mais cet abri ne leur fut pas longtemps utile, car le vaisseau *les Jeux*, où se distinguait, auprès de son commandant, l'enseigne de Martignac, acheva de les disperser avec son canon, bien secondé par celui du *Saint-Eustache*. Ayant reçu un renfort, ils résolurent d'attaquer une seconde fois, mais sans plus de succès, le retranchement. Une troisième attaque ne réussit pas davantage. Ayant eu une grande partie de leurs officiers tués ou blessés et parmi ces derniers le fils de Ruyter, les Hollandais

prirent le parti de se rembarquer. Leur flotte se retira ensuite vers la Dominique. Ruyter toutefois s'était trop hâté de faire retraite : car, ne croyant plus pouvoir résister, manquant de munitions et craignant d'être encore attaqués le lendemain, les habitants forcèrent le gouverneur d'abandonner le fort. Sainte-Marthe en sortit en effet pendant la nuit avec son monde, après avoir donné ordre aux capitaines des vaisseaux de les brûler. Mais d'Amblimont ne jugea pas à propos de tant se presser, et bien il fit. Pendant que ces démarches avaient lieu, il signala la retraite de Ruyter à la pointe du jour du 21. Cette nouvelle lui étant parvenue, Sainte-Marthe rentra sur-le-champ dans le fort, fit planter sur les retranchements un drapeau enlevé à l'ennemi et envoya l'annonce de l'événement au lieutenant général de Baas, depuis peu investi du titre et des fonctions de vice-roi des îles de l'Amérique. Ruyter, jugeant par cet essai qu'il s'était mépris sur l'état des colonies françaises, abandonna son projet et fit voile pour les ports de Hollande. Une médaille fut frappée à la gloire de l'île triomphante. On y lisait d'un côté : « Colonie française victorieuse en Amérique. » et de l'autre : « Les Bataves défaits et mis en fuite à la Martinique, 1674. »

Le chevalier de Bretteville, parti le 15 juillet en course avec une petite frégate montée de soixante hommes et de 10 canons de quatre à cinq livres de balles, se rendait de Cherbourg au Hâvre pour y prendre des munitions, lorsqu'il fut attaqué, à six lieues du port, par un bâtiment hollandais de 20 canons et cent vingt hommes d'équipage. Après avoir soutenu un long combat et cinq abordages repoussés à coups de pique et d'épée, il fut tué, sur les deux heures, ainsi que d'Apremont, son enseigne, puis son pilote, son fils et dix-huit hommes. Mais, dans ce péril, le lieutenant de La Chesnaye, s'avisa d'un stratagème. Il fit cacher les cadavres sous des couvertures, et pousser des cris de vive le roi, pour que la vue des morts et les plaintes des blessés ne troublassent pas le reste de l'équipage. Les matelots, animés par leur chef, continuèrent le combat pendant trois heures. La Chesnaye n'avait plus à tirer qu'un coup de canon chargé de ferrailles ; il le pointa si bien qu'il porta en plein dans la chambre de poupe et sur le tillac des ennemis; au fracas qu'il fit, l'effroi se répandit parmi les Hollandais et leur fit abandonner la frégate. Celle-

ci se rendit ensuite au Hâvre où le duc de Saint-Aignan la reçut avec des honneurs mérités.

Le maréchal de Schomberg opérait dans le Roussillon, avec dessein d'entrer, en moment opportun, dans la Catalogne; et le duc de Vivonne avait été chargé de le seconder avec une escadre de six vaisseaux et deux brûlots. Depuis son départ de Toulon, cette escadre avait rallié successivement une division de quatre bâtiments, commandée par le capitaine de Gorris, et par une escadre de Ponant, forte de dix vaisseaux et quatre brûlots, aux ordres de Valbelle. Après avoir inutilement attendu dans les parages de l'Espagne qu'on l'employât d'une manière efficace, elle revint mouiller à Toulon, au mois de juillet. Bientôt le duc de Vivonne, avisé par le maréchal de Schomberg des tentatives des Espagnols sur Collioure, repartit de ce port, avec six vaisseaux et douze galères, celles-ci aux ordres du chef d'escadre Duplessis La Brossardière. Étant au mouillage de Collioure, dans le mois d'août, Vivonne reconnut un vaisseau espagnol de 50 canons, nommé *le San-Pedro* et portant pavillon contre-amiral; il détacha contre lui deux de ses bâtiments, commandés par les capitaines de Langeron et de La Fayette, qui s'en emparèrent après un léger combat. Vivonne, ayant préservé Collioure, sollicitait le maréchal de Schomberg pour qu'il entreprît avec lui le siége de Cap-de-Quiers par terre et par mer; mais le maréchal lui ayant annoncé que l'arrivée d'une armée ennemie considérable le retenait ailleurs, l'escadre française rentra à Toulon, dans le courant de septembre 1674, d'où une autre escadre venait de partir, sous le commandement de Valbelle. Voici dans quelles circonstances.

La ville de Messine, pour se débarrasser des taxes exorbitantes, des iniquités et des concussions du gouvernement espagnol, s'était naguère insurgée et offerte à Louis XIV, en lui annonçant que présumablement bientôt toute l'île de Sicile suivrait son exemple. Louis XIV, ne fût-ce que comme un moyen de diversion, avait agréé les propositions des Messinais, et déjà une escadre de six vaisseaux de guerre, *l'Agréable*, de 50 canons, monté par Valbelle, *le Fier*, de 60, capitaine d'Hailly, *le Fortuné*, de même force, capitaine de Cogolin, *le Sage*, de 50, capitaine de Langeron, *le Téméraire*, de 54 capitaine de Tambonneau, *le Prudent*, de 50,

capitaine de La Fayette, avec trois brûlots, commandés par les capitaines Charles Verguins, Desprez et de Beauvoisis, et des barques chargées de blé, avait été dépêchée au secours des Messinais. A l'arrivée de Valbelle devant Messine, le 15 septembre 1674, les habitants firent retentir leurs murailles du cri de « Vive la France! » Bientôt Valbelle les aida à enlever aux Espagnols le fort de San-Salvador, que ceux-ci n'avaient pas cessé d'occuper, et duquel Melchior de La Cueva, qui s'était approché avec vingt-trois vaisseaux, ne sut pas prévenir la capitulation. Le 10 octobre, l'escadre française fut ramenée en France, pour y rendre compte de ses opérations et y chercher de nouveaux secours. Mais à peine était-elle partie de Messine, que les Espagnols avaient attaqué cette ville par terre et par mer, et réduit, en peu de temps, les habitants à la famine. Déjà même ceux-ci s'étaient engagés à capituler sous quelques jours, s'ils ne recevaient point des secours de France, quand, le 2 janvier 1675, on signala l'escadre de Valbelle, repartie de Toulon le 20 octobre. Elle se composait cette fois du *Pompeux*, de 72 canons, monté par Valbelle; du *Prudent*, capitaine de La Fayette; du *Téméraire*, capitaine de Léry; de *l'Agréable*, capitaine d'Hailly; du *Sage*, capitaine de Langeron; du *Fortuné*, capitaine Gravier; de *la Gracieuse*, frégate de 24 canons, capitaine de Goussonville et de quelques navires de charge. Valbelle avait sur son bord le marquis de Valavoir qui devait remplir à Messine les fonctions de vice-roi. Il aperçut une flotte espagnole de vingt-deux vaisseaux et de dix-neuf galères qui fermaient le passage. Don Melchior de La Cueva, capitaine général des armées navales d'Espagne, la commandait. Valbelle, confiant dans son étoile, malgré l'effrayante inégalité de ses forces, prend la résolution de passer, dès le lendemain matin, et de secourir la place. A son ordre, le vaisseau *le Prudent*, capitaine La Fayette, entre le premier dans le détroit de Messine, et fait un si grand feu contre une tour dont les Espagnols s'étaient emparés, qu'il les force aussitôt à l'abandonner. Les autres vaisseaux français et la frégate *la Gracieuse*, qui escortait les navires de charge, firent également si bien, qu'au bruit de leur canon les ennemis délaissèrent tous les postes qu'ils occupaient sur le rivage, y compris le fort du Phare, et s'enfuirent dans les montagnes voisines. Pendant ce temps, la flotte de Melchior de La

Cueva, terrifiée elle-même au seul aspect de l'audace inouïe de la petite escadre de Valbelle, se tenait, silencieuse et consternée, à l'écart de la poudre et des boulets, n'indiquant pas, par le moindre mouvement, qu'elle songeât à disputer le passage. Le capitaine de La Fayette, qui était entré le premier dans le détroit, le premier aussi entra dans le port de Messine, après avoir vu le siége sur lequel il était placé pour diriger ses manœuvres emporté d'un boulet de canon. Messine était pour la seconde fois secourue.

Mais, par la faute du marquis de Valavoir, aussi mauvais administrateur qu'il était vaillant soldat, ce second secours encore n'ayant pas été longtemps suffisant, et, de plus, les Français trop oublieux de ce qui avait autrefois causé leurs malheurs dans les Siciles, se laissant aller aux plus grands désordres de mœurs, on résolut d'envoyer à Messine un personnage auquel on supposait plus d'autorité qu'à ce premier gouverneur. Le duc de Vivonne, général des galères de France, fut nommé vice-roi de Sicile, et partit en conséquence de la rade de Toulon, le 29 janvier 1675, accompagné du lieutenant général Duquesne, avec huit vaisseaux de guerre : *le Sceptre*, de 80 canons, monté par lui; *l'Heureux*, de 60, capitaine de La Bretèche; *le Parfait*, de 56, capitaine de Châteauneuf; *le Triomphant*, de 60, portant le chef d'escadre Preuilly d'Humières; *le Fidèle*, de 56, capitaine de Cogolin; *le Saint-Michel*, de 60, monté par Duquesne; *l'Apollon*, de 56, capitaine de Forbin l'aîné; et *le Vaillant*, de 32, capitaine de Septesme. Un convoi de blé suivait l'escadre. Des vents défavorables, qui obligèrent presque aussitôt celle-ci à relâcher aux îles d'Hyères, ne permirent pas à Vivonne d'arriver avant le 11 février à la vue des côtes de Sicile.

Cette fois la flotte espagnole, forte de vingt vaisseaux de guerre et de dix-sept galères, sous le commandement de Melchior de La Cueva, résolut de réparer la honte dont elle s'était couverte en laissant, à deux reprises, de minces escadres françaises secourir Messine sans venir à leur traverse ou les attendre. Fondant toute son espérance sur le nombre si incomparablement supérieur de ses vaisseaux, elle vint au-devant de l'escadre de Vivonne, et lui présenta la bataille. Le peu qu'il y avait de vent était nord-est, ce qui était très-favorable aux galères ennemies. Les vaisseaux

espagnols faisaient porter vent arrière sur l'escadre de France qui, de son côté, malgré les désavantages du vent et du nombre, courait au sud-est et faisait toute la manœuvre nécessaire pour s'approcher de ses adversaires. Comme ceux-ci, en étendant leur ligne, auraient pu attaquer en même temps les huit vaisseaux français et les envelopper, Vivonne, par le conseil de Duquesne, prit, pour éviter cet inconvénient, la précaution de laisser de grands intervalles entre ses trois petites divisions, se confiant dans la valeur et dans l'expérience des officiers qui les commandaient. Duquesne, à la tête de l'avant-garde, eut d'abord à soutenir tout l'effort du combat; plusieurs, parmi les Espagnols, avaient un tel désir de vaincre ce vieux marin, qu'ils lui firent, par leur nombre et leur ardeur, courir un instant de sérieux dangers. Il sut toutefois maintenir le combat presque sans perte aucune, jusqu'à ce que Vivonne, avec son corps de bataille, eût eu le temps de lui venir en aide. Il y avait quatre heures que le feu durait de part et d'autre, quand Vivonne, s'apercevant que les galères espagnoles commençaient à se rebuter, jugea qu'il n'y avait plus d'inconvénient à rassembler tous les vaisseaux de son escadre, et que, dans cet état, la troisième division, commandée par le marquis de Preuilly d'Humières, qui n'avait point encore donné, pourrait produire un effet décisif. Le signal de jonction fut fait. Les six vaisseaux de Vivonne et de Duquesne allèrent sur-le-champ au-devant de l'arrière-garde de Preuilly qui, de son côté, venait à eux à toutes voiles. Les Espagnols, voyant que les Français allaient gagner le vent, revirèrent promptement pour les en empêcher. Le combat recommença alors avec plus de fureur qu'auparavant; la jonction des vaisseaux auxquels les ennemis n'avaient point encore eu affaire, ne leur fit point lâcher prise. Duquesne continuait à être l'objet des plus acharnés efforts; mais, impassible comme le génie de la guerre, devant cette recrudescence de fougue castillane, il détachait de superbes bordées contre tous les vaisseaux qui se flattaient de l'approcher, et les rejetait l'un après l'autre à distance. La victoire cependant flottait encore incertaine entre le nombre et l'habileté, quand Valbelle, averti par le bruit de l'artillerie de ce qui se passait en mer, sortit du port de Messine, et amena, en renfort, ses six vaisseaux à Vivonne. Il arriva sur les Espagnols vent arrière,

et dès que l'escadre engagée l'aperçut, elle manœuvra de manière à mettre l'ennemi entre deux feux. Dès lors, la flotte de Melchior de La Cueva n'espéra plus rien que de la fuite : on lui donna la chasse jusqu'à Naples, et bientôt après l'escadre française entra triomphalement dans le port de Messine.

Les habitants de la ville secourue pour la troisième fois saluèrent Vivonne pour leur vice-roi, aux cris de : « Vive la France. Vive la Vierge Marie! » Par malheur, la vice-royauté de ce personnage ne répondit pas à ce qu'on en avait espéré. Elle mécontenta les habitants, d'ailleurs assez peu faciles à satisfaire, et qui auraient dû bien comprendre qu'en changeant de roi, ils n'avaient fait que changer de maître. Au lieu de poursuivre les conquêtes en Sicile, Vivonne passa son temps à se défendre contre des conspirations vraies ou fausses. Ce fut pourtant à cette époque qu'il reçut le bâton de maréchal de France, sans pour cela abandonner sa charge de général des galères qui tenait lieu en quelque sorte du vice-amiralat du Levant. Le 1er juin 1675, vingt-quatre galères de France, commandées par le chef d'escadre Duplessis de La Brossardière, amenèrent à Messine de nouvelles troupes dont on ne sut pas se servir, non plus que de celles qu'apportèrent encore, aux mois de juillet et d'août de la même année, les escadres de Jean Gabaret et de d'Amfreville.

Si le duc de Vivonne ne s'occupait alors que de ses plaisirs, en revanche les capitaines des vaisseaux français se signalaient dans la Méditerranée. Tourville, de Léry et de Goussonville, ayant été détachés, au commencement de juillet 1675, avec *l'Excellent*, de 60 canons, *le Téméraire*, de 52, et *la Gracieuse*, de 24, pour se rendre dans le golfe de Venise, afin d'empêcher quelques troupes allemandes de passer du port de Trieste dans la Pouille, apprirent, en entrant dans ce golfe, qu'elles étaient déjà débarquées, et que plusieurs des bâtiments qui les avaient portées, se trouvaient devant la ville de Barletta. Aussitôt ils prirent la résolution d'aller les enlever. Chemin faisant, ils ramassèrent un navire ennemi, et bientôt, à l'entrée de la nuit, ils découvrirent trois bâtiments sous les forts de Barletta. Le lendemain ils allèrent mouiller à une portée de mousquet des murailles, par cinq brasses d'eau, et canonnèrent la place pendant près de deux heures. Tourville, pendant ce temps, détacha le

chevalier de Coëtlogon, son capitaine en second, avec quatre chaloupes, pour s'emparer des bâtiments ennemis. Cet officier, malgré le feu continuel du canon et de la mousqueterie des forts, sous lesquels ceux-ci étaient amarrés, attaqua le plus gros qui était un Vénitien et qui n'opposa aucune résistance. Ayant su du capitaine que les deux autres étaient espagnols, il en aborda un aussitôt, quoiqu'il fût protégé par toute l'artillerie de la place et la mousqueterie d'une galiote qui était dans le port; après une demi-heure de combat, il s'en rendit maître, en coupa les amarres, et vint rejoindre Tourville, avec sa prise. Étant ensuite retourné au Vénitien pour le faire mettre à la voile, Coëtlogon eut à courir un plus grand danger encore qu'auparavant. Nombre de soldats qui s'étaient jetés dans l'autre bâtiment espagnol, firent un feu terrible sur les chaloupes françaises qui eurent beaucoup à en souffrir. Mais Coëtlogon s'en vengea, la nuit suivante, en venant attaquer le second bâtiment espagnol que défendaient, outre l'artillerie de la place, seize canons et vingt pierriers dont il était monté, ainsi que la mousqueterie de son équipage; il l'aborda si heureusement, que les Espagnols, stupéfaits de son audace et de celle des chevaliers de Léry cadet, des Gouttes, du Challard, de Brecourt, d'O et de Sillery-Genlis, qui l'accompagnaient sur les chaloupes, se précipitèrent à la mer, le lui abandonnant avec toute son artillerie. Trois bâtiments pris à Messine, deux autres brûlés, furent les résultats de cette action. Mais, le 30 juillet, alors que Tourville conduisait ses conquêtes à Messine, la frégate *la Gracieuse* fut séparée de sa division et, entraînée par le courant, tomba du côté de Reggio. Le lendemain matin, dix galères d'Espagne, la voyant isolée de la sorte, s'en emparèrent à l'abordage, malgré la vigoureuse défense du capitaine Goussonville, sans que Tourville et de Léry, qui l'apercevaient de loin, pussent, par le calme plat qui régnait et qui était si favorable aux galères, lui apporter aucun secours. Ces deux intrépides marins ne voulurent pas du moins que l'ennemi profitât de cette prise, et, quoiqu'on l'eût amarrée sous la forteresse de Reggio et placée de manière à être défendue par tout le canon de la place, réputée la plus imposante de la Calabre, ils décidèrent d'aller la brûler en plein midi. Ils s'avancèrent en conséquence avec leurs vaisseaux et un brûlot, commandé par le capitaine Serpault jeune,

à la portée du mousquet des bastions et des forts, et, après les avoir canonnés vivement pendant quelque temps, ils détachèrent le brûlot qui non-seulement, tant fut terrible son effet, mit le feu à la frégate, mais encore à quatorze navires qui en étaient voisins, fit sauter la moitié d'un bastion et porta l'incendie sur plus de cinquante maisons de la ville. Dans cette circonstance, les deux vaisseaux français avaient failli être victimes eux-mêmes de leur hardiesse, et le capitaine Serpault, un moment abandonné par les gens de sa chaloupe, aurait péri sans le chevalier des Gouttes qui vola généreusement à son secours.

Le duc de Vivonne pour se donner enfin l'air de ne pas rester complétement inactif, prit la tardive résolution d'aller assiéger, par mer, la place d'Agosta, sur la côte de Sicile, à quelque distance de Syracuse. Le lieutenant général Duquesne eut à remplir les fonctions de vice-amiral dans cette expédition, comme dans le combat du 11 février, Vivonne exerçant celles d'amiral. Vingt-neuf bâtiments qualifiés vaisseaux, vingt-quatre galères et douze brûlots vinrent mouiller devant Agosta, le 17 août 1675. Vivonne fit d'abord entrer les galères dans la rade et forma ensuite un détachement de six vaisseaux sous le commandement de Tourville, pour attaquer la tour d'Avalos, premier fort qui se présentait. Tourville, pour cette opération, passa du vaisseau *l'Excellent*, de 60 canons, sur *la Syrène*, qui n'était que de 44. Il était accompagné des capitaines Louis Gabaret, sur *le Sans-Pareil*, Cogolin, sur *le Fidèle*, Forbin l'aîné, sur *l'Apollon*, de Coux, sur *l'Excellent*, et de La Motte, sur *le Brusque*. Pendant que cette division canonnait la tour, Vivonne faisait filer le reste de l'armée vers les autres forts. La division de Duquesne, qui faisait l'avant-garde, alla mouiller jusqu'auprès des forts Victoria et Picolo au fond de la rade; l'escadre de Vivonne se plaça devant la ville et le château, et celle de Jean Gabaret qui faisait fonctions de contre-amiral, resta près de la ville et de la tour d'Avalos. Dès que les vaisseaux eurent pris chacun son poste, ils canonnèrent vivement la place, bien secondés par les galères que commandait La Brossardière et dont les petites embarcations armées attaquèrent les forts de plus près. Celles des galères qui étaient avec la division de Duquesne, et cette division elle-même pressèrent si vigoureusement les forts Victoria et Picolo, que le premier se rendit à composition au bailli

de La Bretèche, capitaine de galère, et l'autre au lieutenant de vaisseau Pallas. Dans le même temps, un détachement d'infanterie, composé du bataillon des vaisseaux commandé par d'Almeras et de celui des galères, commandé par de Maned, mit pied à terre sur un petit promontoire situé au bout de la ville et avança vers la tour d'Avalos, que Tourville chauffait vivement.

Ce commandant, voyant que les ennemis s'opiniâtraient, détacha Coëtlogon, avec quelques mousquetaires, dans une chaloupe, pour les serrer de plus près. Coëtlogon attaqua la première barrière avec un prodigieux courage; il la fit couper avec la hache, sous une grêle de boulets, de pierres et de mitrailles. C'est alors que Tourville lui-même, craignant que son compagnon de gloire, ne succombât sous le nombre des obstacles, s'embarqua dans son canot, avec tous les soldats de bonne volonté, et vola à son secours. Déjà Coëtlogon était à la seconde barrière. A la vue du renfort qui lui arrivait, les Espagnols arborèrent pavillon blanc, mais c'était une surprise. Quand les Français furent à portée, ils firent contre eux une décharge de toute leur mousqueterie, à laquelle on riposta avec fureur. Ce nouveau choc dura près d'une heure. Enfin, le commandant du fort, voyant qu'on allait mettre le feu à la porte, demanda à capituler. Aussitôt Tourville fit arborer le drapeau blanc sur le fort.

Vivonne alors donna ordre à l'infanterie de marcher droit à la ville, tandis qu'il s'avancerait du côté du château. En y arrivant, il trouva que les majors des vaisseaux et des galères qui l'avaient précédé, avaient si bien fait leur devoir, que le gouverneur demandait à capituler. Ce jour même la garnison sortit avec les honneurs de la guerre, et le lendemain, 18 août, elle fut conduite à Melazzo.

Tourville fut élevé au grade de chef d'escadre, le 30 octobre de cette année, à la place du vieux Des Ardens qui mourut dans ce même mois et dont on pouvait dire, comme du maréchal de Rantzau, en voyant son corps mutilé, qu'il ne restait en lui rien d'entier que le cœur.

Le gouvernement espagnol avait fait des efforts immenses pour armer une flotte, qui pût aider à enlever Messine à la France. Il réunit quinze vaisseaux et trois brûlots dans le port de Naples,

dont il confia le commandement à don Francisco Freyre de La Cerda. Celui-ci se rendit de Naples sur les côtes de Sicile, et joignit à Melazzo les galères espagnoles avec lesquelles il passa le phare le 24 octobre, et vint mouiller à la côte de Calabre, près de l'entrée du port de Messine. Aussitôt Vivonne donna ordre à d'Almeras de sortir avec dix vaisseaux et six brûlots. Ce lieutenant général mouilla dès le même jour vis-à-vis des ennemis. Le canal qui les séparait n'avait pas plus d'une lieue; néanmoins la marée était si rapide et déréglée que les armées ne purent se rejoindre. Le 27, à neuf heures du matin, le vent devint favorable, et d'Almeras, ayant mis à la voile, alla droit aux Espagnols. Mais il n'eut pas passé la moitié du canal, qu'il entra dans les courants de Calabre qui le portèrent sous le vent des ennemis. Ceux-ci se maintinrent à l'ancre pour ne pas dériver et pour laisser tomber les Français qui, à un quart de lieue plus bas, seraient entrés dans les courants du phare, et auraient été contraints de les dépasser. Les Espagnols, ayant dessein de tomber alors sur les vaisseaux de France avec l'avantage du courant et du vent, s'étaient mis à cet effet à pic et leurs huniers déferlés; mais d'Almeras, s'apercevant que la hauteur des montagnes diminuait encore le vent et abandonnait ses vaisseaux au courant, fit revirer toute son escadre et étant remonté au vent, il cingla vers les Espagnols qui firent bien voir qu'ils n'avaient tenu bon jusqu'à ce moment que par ruse et non par fermeté; puisque leur amiral, soutenu par deux galères, coupa son câble, mit le vent dans ses voiles, misaine et civadière, et s'enfuit le premier, se faisant suivre de toute sa flotte.

D'Almeras, ne pouvant croire que l'amiral d'Espagne, ne fût venu avec des forces aussi supérieures que pour fuir, à la vue de tout Messine, crut au contraire qu'il n'avait pas voulu l'attendre à l'ancre, et qu'il courait une bordée depuis la pointe du phare le long de la côte de Sicile, qui va vers Messine, pour avoir le loisir de former sa ligne et de combattre à la voile. Il arriva en conséquence sur lui pour le charger, tandis qu'il était encore en désordre; mais cet amiral fit vent arrière et courut au large. D'Almeras l'y aurait suivi, si, jugeant qu'il ne pourrait l'atteindre et le combattre avant la nuit, il n'avait dû retenir le vent et envoyer prendre les ordres de Vivonne. Le maréchal lui fit dire un peu inconsidérément de poursuivre les ennemis jusqu'à

Melazzo ou à Stromboli, voulant faire voir à toute la Sicile que le pavillon royal d'Espagne, avec quinze vaisseaux, fuyait devant une escadre française qui ne comptait que dix vaisseaux. D'Almeras obéit et fut bientôt emporté hors du phare, jusqu'auprès de Melazzo, où les vents de terre empêchaient les Espagnols d'aborder. Il voulut passer au vent et leur couper le chemin de ce port. A cet effet, il rangea la terre; mais quoique chaque vaisseau français eût un pilote du pays, qui assurait que la route était bonne, trois des plus grands touchèrent sur un banc de sable. Le vaisseau de d'Almeras, qui tirait trois pieds d'eau de plus que les autres, fut de ce nombre, et s'enfonça si avant qu'il resta sur le banc. La flotte espagnole en profita pour se jeter dans Melazzo, mais non pour attaquer la flotte française dans son accident. Le lendemain d'Almeras vint à bout de remettre à flot son vaisseau, et se présenta avec son escadre devant le port, pour inviter les ennemis au combat. Quoiqu'ils eussent été joints par treize galères et que le vent leur fût favorable, ils ne jugèrent pas prudent de sortir. D'Almeras fut obligé de regagner Messine, sans avoir pu les piquer d'honneur. Le 4 novembre, l'armée navale d'Espagne, élevée à dix-sept vaisseaux et vingt galères, étant allée déposer quelques soldats au-dessous de Libisso, fut battue d'une tempête qui fit échouer trois de ses bâtiments sur la côte de Calabre, près d'un fort appellé Torre del Cavallo, et en perdit plusieurs autres. Le lendemain, d'Amfreville, ayant aperçu les trois vaisseaux échoués, conduisit un brûlot pour y mettre le feu; mais, malgré l'intrépidité avec laquelle il les aborda, il n'en put faire sauter qu'un; les deux autres ayant coupé leurs câbles, et s'étant éloignés à la faveur des courants.

Cette tempête, si fatale aux Espagnols, avait été favorable à un convoi français destiné à Messine, en le poussant jusqu'au cap Pezzaro; d'où, le 6 novembre, il gagna Agosta. Peu de jours après, d'Almeras fut détaché avec une division pour escorter ce convoi jusqu'à sa destination. Le capitaine de La Motte, qui commandait *le Brusque*, et était chargé de faire l'arrière-garde, fut à peine arrivé à Messine qu'il aperçut une barque espagnole mouillée un peu plus bas que Reggio. Il fit aussitôt embarquer dans sa chaloupe les enseignes de Tourette et de l'Étang, avec quelques matelots, pour tâcher de l'enlever; mais

les Espagnols s'échouèrent de façon qu'il fût impossible de remettre leur barque à flot. Les chevaliers de Tourette et de l'Étang prirent alors le parti d'y mettre le feu, et quoiqu'elle fût défendue par plus de sept cents hommes venus de Reggio, ils y portèrent jusqu'à cinq fois des feux d'artifices. De Tourette, ayant eu le bras gauche brûlé à la seconde attaque et le bras droit cassé à la cinquième, ne voulut pas qu'on le ramenât au vaisseau, et resta au milieu du feu jusqu'à ce que l'action fût terminée. L'Étang, qui le suivait dans un canot, aborda la barque, et comme il prenait un baril de poudre, dont il s'était muni, pour la faire sauter, il reçut un coup de fusil au cœur. Deux canonniers qui l'accompagnaient prirent le baril de poudre pesant cent cinquante livres, le jetèrent dans la barque, et y mirent enfin le feu. Le navire s'ouvrit de toutes parts et périt avec un grand nombre d'Espagnols.

Sur les entrefaites, on apprit l'arrivée d'adversaires plus dignes des illustres marins que possédait alors la France. Ruyter et ses Hollandais étaient entrés dans la Méditerranée. C'était une immense et généreuse émotion sur tous les bords des capitaines français; chacun s'y demandait s'il aurait la précieuse faveur d'être des batailles qui se préparaient; chacun aussi s'interrogeait pour savoir quel chef on opposerait au grand Ruyter: car, tout en rendant justice à la valeur de Vivonne, on comprenait qu'il n'était pas à la hauteur du plus illustre marin d'alors.

Dans ce temps-là justement, Duquesne avait été envoyé en France, par le vice-roi de Sicile, avec la plus grande partie de la flotte de la Méditerranée, pour chercher des vivres, des munitions et des renforts. Quelques vaisseaux seulement étaient restés à Messine, et se trouvaient ainsi fort exposés; on se mettait en peine de la jonction qu'il faudrait bientôt opérer entre eux et la flotte qui allait revenir de Toulon, alors que Ruyter, et non plus l'amiral d'Espagne, était là pour barrer le passage. Colbert y songeait autant que pas un, de Versailles où il était; et il entra, à ce sujet, en correspondance avec Duquesne qui se trouvait à Toulon. Le plan que proposa le vieux marin fut adopté par Louis XIV et par son ministre, qui, heureusement inspirés, ne conçurent rien de mieux que d'en confier l'exécution à son auteur. Il y avait longtemps que Duquesne était tenu pour le plus

habile homme de mer de France. Au fond, les plus grandes et profitables actions de la marine, on les lui devait, on ne l'ignorait pas, on ne le niait pas; et pourtant on l'avait laissé parvenir à sa soixante-quatrième année sans l'élever au vice-amiralat, que personne n'avait si bien mérité que lui. On a déjà dit que la cause en était au calvinisme qu'il professait avec une inébranlable fermeté. La haine contre les huguenots était un des défauts de Louis XIV, moins peut-être à cause de leur religion en elle-même, que du soupçon qu'il avait, par de précédents exemples, qu'ils étaient toujours prêts à former un État dans l'État, et à exiger, de l'absolutisme royal, tel qu'il le concevait, des concessions à demi, sinon tout à fait républicaines. Néanmoins il n'était point homme à rejeter les services d'un brave et habile guerrier, parce qu'il appartenait au calvinisme ou au luthérianisme; il le portait aussi haut qu'il croyait pouvoir le faire sans trop d'inconvénient pour ses principes personnels, et il n'épargnait rien, insinuations, magnifiques promesses, prières même, pour obtenir de ceux dont il appréciait les qualités et les talents, le sacrifice de leur croyance contraire à la sienne. Ainsi, quand Turenne avait abjuré le protestantisme, Louis en avait senti une joie si profonde, que le grand capitaine n'avait plus connu dès lors de rival auprès de sa personne; il lui avait soumis tous les autres maréchaux de France, les princes de son sang eux-mêmes; et dernièrement à sa mort, car Turenne venait de périr emporté par un boulet de canon, à Salsbach, il n'avait pas trouvé que ce fût trop, pour honorer sa mémoire, de le faire inhumer à Saint-Denis, au milieu des dépouilles royales. De même, à chaque fois qu'il voyait Duquesne, Louis lui montrait la dignité de vice-amiral, celle de maréchal de France, comme prix de son entrée dans le sein de l'Église catholique romaine. Duquesne était au-dessus de ces séductions; ce n'est point elles qui auraient pu l'entraîner. Il refusa juqu'au dernier jour d'accéder, sous le rapport de la religion, aux vœux de Louis XIV. Mais enfin, pour la gloire de la France, on l'allait pourtant voir revêtu du commandement suprême d'une armée navale; on l'allait voir utiliser, pour ses propres desseins, son expérience consommée, la merveilleuse sûreté de son coup d'œil, l'énergique et puissante domination de son sang-froid entre le ciel et les flots, dans la tempête des batailles; on l'allait voir à

travers la fumée, les boulets, la mitraille, se développer dans la libre étendue de son génie. Quel beau jour ce dut être pour le marin qui avait fait ses premières campagnes au temps de la surintendance de Richelieu, et qui, après avoir ensuite victorieusement commandé en qualité d'amiral de Suède, était revenu, au premier bruit des guerres de son pays, réclamer son poste en France, quelque inférieur qu'il fût à ses services et à son mérite! quel beau jour ce dut être pour le vieux Duquesne que celui où il arbora pavillon pour aller se mesurer avec la plus grande illustration navale du temps! Et quelle joie aussi ce fut, ce jour-là, pour les jeunes comme pour les anciens du métier, d'avoir pour amiral, même passagèrement, ce doyen vénéré, admiré, aimé, malgré sa rudesse de formes, mais non de cœur! Il n'était pas un marin en France, du matelot au chef d'escadre, qui n'ambitionnât de pouvoir dire plus tard : « J'ai servi, en 1676, sous Duquesne contre Ruyter. »

Le célèbre amiral général des Provinces-Unies se trouvait alors avec sa flotte, du côté de Melazzo, ville de Sicile, à huit lieues seulement de Messine. Un capitaine du commerce anglais l'ayant rencontré et interrogé sur ce qu'il faisait dans ces parages : « J'attends le brave Duquesne, » avait répondu Ruyter. Duquesne ne se fit pas longtemps attendre. Parti de Toulon, le 17 décembre 1675, avec vingt vaisseaux et six brûlots, il faisait voile pour Messine, où il avait d'abord dessein d'entrer par le nord du détroit, dût-il être obligé, comme c'était peu douteux, de s'ouvrir un passage à travers la flotte ennemie. Ruyter amenait en effet celle-ci au-devant de lui ; et, monté par ses ordres sur un des sommets les plus élevés des îles volcaniques de Lipari, situées au milieu du golfe à fond ouvert que forment la Sicile et le sud de l'Italie, déjà un de ses lieutenants cherchait à découvrir la flotte française. Ruyter apprit bientôt que ses vœux étaient comblés. Il cingla en toute hâte vers l'île Stromboli, la plus au nord des Lipari ; car c'était par là qu'on avait vu s'élever les mâts et les voiles de Duquesne. C'était là aussi que les deux géants du monde naval devaient se livrer leur première bataille, là en présence de cette fantasmagorique montagne de Stromboli, surnommée par les marins le grand fanal de la Méditerranée, et qui, du sein de l'antique mer Tyrrhénienne, élève de plus de deux mille pieds

au-dessus des flots les flammes continuelles de son cratère toujours brûlant.

Le 7 janvier 1676, Duquesne vit la flotte de Ruyter, composée de vingt-quatre vaisseaux de guerre, quatre brûlots, deux flûtes et neuf galères d'Espagne, qui venait vent arrière et toutes voiles dehors sur la sienne. Ce jour-là, l'amiral de Hollande n'avait dessein, à ce qu'il paraît, que d'examiner à distance à quelles gens il avait affaire, et si le cœur leur tiendrait bon en sa présence; car, ayant vu que Duquesne allait au plus près, et avec ses huniers seulement, pour lui faire connaître qu'il acceptait le combat, il n'arriva pas et conserva toujours le vent. Le soir, Duquesne dépêcha une felouque, bâtiment méditerranéen, à voiles et à rames comme les galères, pour porter à Messine la nouvelle qu'on était en présence de l'ennemi; l'embarcation passa heureusement. Les deux flottes, leurs feux allumés, marchèrent toute la nuit en présence et à la vue l'une de l'autre, cherchant par tous les moyens imaginables à se gagner le vent. Sur la fin de la nuit, il en vint un d'ouest-sud-ouest si violent, que les neuf galères d'Espagne furent obligées d'aller se mettre à couvert sous une des îles Lipari, et ne purent ainsi être utiles aux Hollandais pendant le combat. Le vent s'étant décidément déclaré pour les Français, Duquesne résolut aussitôt de mettre à profit cet avantage, et, le 8 janvier, dès le point du jour, il força de voiles vers les ennemis, qui étaient à deux lieues de lui. Il avait ainsi fixé son ordre de bataille : le chef d'escadre de Preuilly d'Humières, monté sur *le Saint-Michel*, de 64 canons, avait l'avant-garde, avec les capitaines de La Fayette, de Châteauneuf, de Chabert, de Relingues, de Villette-Murçay, montés sur *le Prudent*, de 54 canons, *le Parfait*, de 60, *le Fier*, de 60, *le Mignon*, de 46, *l'Assuré*, de 56. Deux brûlots, commandés par de Beauvoisis et le chevalier de La Gallissonnière, appartenaient en outre à cette avant-garde. Duquesne s'était réservé le corps de bataille pour avoir l'œil à tout, et avait eu soin de donner pour vaisseaux matelots (les deux vaisseaux entre lesquels le vaisseau pavillon, ou chef de division, doit combattre dans l'ordre de bataille) au *Saint-Esprit*, de 72 canons, où flottait son pavillon carré blanc, *le Pompeux*, de 72, et *le Sceptre*, de 84, commandés l'un par Valbelle et l'autre par Tourville. Les capitaines de Langeron, sur *le Sage*, de 54, de Béthune, sur *la Syrène*,

de 46, de Coux, sur *l'Éclatant*, de 60, de Léry, sur *le Téméraire*, de 54, Le Fèvre de La Barre, sur *l'Aimable*, de 56, complétaient, avec les deux brûlots des capitaines Le Roi dit Champagne et Honorat, le corps de bataille de Duquesne. L'arrière-garde était aux ordres du chef d'escadre Jean Gabaret, monté sur *le Sans-Pareil*, de 66 canons, et ayant avec lui les capitaines de vaisseau de Septesme, sur *le Vaillant*, de 54, de Beaulieu, sur *le Grand*, de 72, de Villeneuve-Ferrières, sur *l'Aquilon*, de 50, Gravier, sur *le Magnifique*, de 72, et Forbin l'aîné, sur *l'Apollon*, de 52. L'arrière-garde avait aussi ses deux brûlots, conduits par les capitaines Serpault jeune et Desprez.

Ruyter, de son côté, ayant divisé sa flotte en trois escadres, avait donné la tête au contre-amiral Verschoor, gardé le corps de bataille pour lui-même, et mis le vice-amiral de Haan à la queue. A l'ordre merveilleux dans lequel les Français arrivaient sur lui, il reconnut bien Duquesne, et ne put se défendre d'admirer.

Des deux côtés les vaisseaux étaient en ligne, distant les uns des autres d'une encâblure ou six cents pieds, pour ne point courir le risque de s'aborder involontairement. Presque toutes les voiles étaient ferlées ou repliées autour de leurs vergues; il n'y avait que les huniers, ces voiles trapéziformes qui posent si fièrement au-dessus des bas mâts, et dont la puissance est telle qu'elles suffisent souvent, à elles seules, à emporter l'édifice naval tout entier, il n'y avait que les huniers qui se gonflassent encore au souffle de la brise. Le branle-bas s'était fait en un clin d'œil; tous les hamacs ou branles avaient été dépendus et jetés avec les matelas et autres objets dans les filets de bastingage tendus au-dessus des bords des vaisseaux pour amortir l'effet des canons ennemis; les cloisons, les chambres, démontées, n'avaient pas même été mises à l'abri du branle-bas, afin de parer les batteries de long en long; des tonneaux debout et défoncés, les uns pleins de boulets pour l'usage des canonniers, les autres d'eau, étaient rangés d'espace en espace, sur le milieu des ponts, avec des cuirs trempés, destinés aussi à couper les incendies. De la cendre et du sable étaient répandus partout, pour empêcher les pieds de glisser dans le sang qui tout à l'heure allait couler. Quoique l'abordage fût devenu rare dans les batailles générales, depuis

que l'art de se disposer en ligne laissait presque tout à faire à la manœuvre et à l'artillerie, on n'en avait pas moins placé avec ordre entre les sabords, pour le cas échéant, toutes les armes dont on se servait alors sur les vaisseaux, une fois qu'ils s'étaient accrochés : d'abord, pour défendre l'abordage, les piques, les demi-piques, les espontons assez semblables à ces dernières, les longues hallebardes et pertuisanes à la lame armée d'un croissant; puis, pour passer à l'abordage, les pistolets, les sabres et les haches d'armes au fer tranchant, à crochet et à pointe. Chacun était à son poste sur son bord : les capitaines à l'étage le plus élevé de la poupe pour donner leurs ordres et tout surveiller; les lieutenants et les enseignes dans les batteries pour faire servir le canon; les maîtres sur les dunettes, ces sortes de belvédères de l'arrière des vaisseaux, afin d'entendre les ordres de manœuvre des capitaines et de les faire exécuter; des soldats et des matelots étaient distribués à chaque pièce de canon, au nombre de sept, neuf ou onze, selon le calibre; d'autres se tenaient sur le pont d'en haut, armés de fusils et plus encore de mousquets, arme si en usage autrefois, qui se tirait au moyen d'une mèche; quelques-uns étaient postés jusque sur les hunes, ces plates-formes situées au faîte des mâts des vaisseaux, et qui, outre leur utilité première pour l'ensemble de la mâture et de la voilure, et de ceux qui y sont spécialement affectés, présentent, au moment du combat, des sortes de citadelles aériennes d'où la mort peut choisir ses victimes. Tout cet appareil de combat s'enveloppait autour des hunes, autour surtout du bastingage de chaque vaisseau français, de pavois qui n'étaient autres que des tentures de drap bleu parsemé de fleurs de lis jaunes et bordé de deux bandes blanches, parures de fêtes en certains jours, mais sortes de linceuls autant que de remparts dans les batailles, qui voilent aux yeux de l'ennemi les coups qu'on lui destine et ceux qu'il porte. Il y eut un moment muet, mais solennel. Pas un coup de canon encore n'avait été tiré, et pourtant on se trouvait à portée; toutes les poitrines, même celles des plus braves, étaient soulevées, un frissonnement indéfinissable les parcourait intérieurement; une extrême anxiété régnait sur chaque vaisseau. Le duel entre Duquesne et Ruyter, dont les préliminaires avaient été si majestueux, allait commencer éclatant et terrible.

Avant que Duquesne eût donné son signal, le chevalier de La Fayette, trop impatient de charger, arriva sur trois vaisseaux de l'avant-garde ennemie. *Le Prudent*, dont il démentait le nom, paya la faute de son capitaine. Il fut horriblement dégréé, et La Fayette eut le dépit de ne pouvoir revenir d'une heure au combat. Le marquis de Preuilly, au signal de Duquesne, s'est mis en devoir de s'engager avec l'avant-garde de Verschoor; mais il a pris si peu d'espace, en arrivant sur l'ennemi, qu'à présent qu'il faut présenter le côté et étendre la ligne, il gène à la fois les vaisseaux de sa propre division qui sont derrière lui, et ceux de la tête du corps de bataille. Le chevalier de Léry, à l'avant-garde, fit des prodiges de valeur, et sauva son vaisseau le *Téméraire*, entouré par quatre bâtiments ennemis dont il soutint le feu pendant plus d'une heure avec tant fermeté qu'il les dispersa et put regagner sa division. Désespérée de la manœuvre mal accomplie de Preuilly, qui met des amis entre elle et l'ennemi, une partie de la flotte française est réduite, pendant un moment qui lui semble un siècle, à laisser son canon inactif. Cependant Duquesne a réparé cette faute involontaire et placé sa division par le travers de celle de Ruyter, qui peu à peu arrivait. Langeron, à la tête du corps de bataille, servit d'abord un beau feu; mais, près d'être écrasé par les vaisseaux de Ruyter, il se refroidit soudainement, et on ne le vit plus en place. Béthune, qui le suivait, fit bonne contenance; mais il n'aurait pu soutenir longtemps les bordées de deux énormes vaisseaux hollandais qu'il avait devant lui, si Valbelle, qui était proche, ne se fût empressé de répondre souvent pour lui. *Le Pompeux*, que montait cet habile et brillant marin provençal, cherchait des adversaires dignes de lui. Quelle magnifique fortune! *La Concorde* se présenta qui, noble héritière des *Sept-Provinces*, portait le pavillon de l'amiral général de Hollande. Deux heures durant, Valbelle se battit contre Ruyter, sans daigner répondre à un moindre bâtiment qui se désespérait que *le Pompeux* n'eût souci de lui. Mais la lutte surhumaine dans laquelle Valbelle avait osé s'engager menaçait de le perdre. Ne voulant pas plier, quoiqu'il se sentît près de succomber, c'en était fait de lui, si Duquesne n'était venu le dégager, comme il avait lui-même dégagé Béthune. On vit alors Duquesne et Ruyter se rencontrer vaisseau à vaisseau. Les bordées qu'ils s'envoient l'un à l'autre avec une

rapidité effrayante, qui n'exclut pas l'ordre le plus parfait, dominent et font taire les éléments. Le vent étonné s'apaise, et tombe insensiblement sous le tonnerre de leur artillerie. L'Olympe du vieil Homère n'eût pas dédaigné d'assister au combat; il se partagea souvent entre deux champions moins dignes de lui. Quel triomphe à bord du *Saint-Esprit!* On n'en peut plus douter: *la Concorde* plie, doucement, toujours en ordre, il est vrai, comme peut se décider à plier celui qui la commande; mais enfin elle plie. Duquesne a fait reculer Ruyter. Sans perdre de temps, il envoie des ordres à Preuilly pour qu'il presse, avec son escadre, celle du contre-amiral Verschoor. Preuilly, prompt à l'obéissance, fait bientôt oublier la faute qu'il avait commise au début; âprement secondé par les capitaines de Chabert, de Relingues et de Villette-Murçai, il se bat avec une ardeur si cruelle, que les vaisseaux de l'avant-garde ennemie sont désemparés à faire frémir; leurs mâts, leurs vergues, leurs voiles, toutes leurs manœuvres qui tout à l'heure encore s'étalaient si fièrement, ne présentent plus qu'un désastreux tableau. Sur les vaisseaux hollandais, on ne voyait que des débris d'hommes, que des membres sanglants et dispersés. Le contre-amiral Verschoor fut trouvé au milieu d'un tas de morts.

Cependant Duquesne aurait voulu pousser jusqu'aux dernières conséquences le premier succès qu'il venait d'obtenir sur le corps de bataille de Ruyter. Tourville eut ordre d'accompagner, pour le protéger avec le canon du *Sceptre*, le brûlot du capitaine Champagne, chargé d'aller faire éclater son artifice au bord même de l'amiral général de Hollande. Ce brûlot s'avança avec une hardiesse incroyable; mais avant d'en être abordé, Ruyter lui abattit son mât de hune, et le maltraita au point que Champagne y mit le feu, sans autre objet désormais que de l'empêcher de tomber au pouvoir de l'ennemi. Deux nouveaux brûlots, successivement et dans le même but, partirent de l'avant-garde française, après celui du corps de bataille, et ne réussirent pas davantage. Beauvoisis mit inutilement le feu au sien, et fut assommé d'un éclat de bois; La Gallissonnière vit couler et fondre sous ses pieds l'autre brûlot qu'il conduisait.

Néanmoins l'avant-garde des ennemis était défaite; leur corps de bataille ne se tenait plus que sur la défensive. Restait leur

arrière-garde qui n'avait pas encore donné. Elle fut sur le point d'être coupée de manière à ne pouvoir être secourue. Elle ne dut son salut qu'à une faute de Jean Gabaret qui ne prit pas le temps favorable pour arriver avec son escadre. Le vent, de plus en plus affaibli par l'effet de l'artillerie, ne permettait pas d'agir avec puissance. Les deux arrière-gardes seules s'envoyaient encore des volées de coups de canon, par l'une desquelles fut atteint mortellement le capitaine Villeneuve-Ferrières. Une heure avant la nuit, un nouveau, mais peu redoutable ennemi vint à Duquesne : c'étaient les neuf galères d'Espagne qui avaient pu enfin quitter leur abri. Elles s'avisèrent d'essayer sur l'escadre de Duquesne leurs canons de coursive, les plus gros des cinq qu'elles portaient chacune à son avant, et qui, avec quelques pierriers, composaient alors toute l'artillerie de ces sortes de navires; mais Tourville les fit taire en les saluant de deux coups de pièces de trente-six. Elles n'eurent qu'à songer à remplir leur principal office qui, en dehors des descentes et des siéges où elles rendaient encore de grands services, était, le plus souvent, en l'état nouveau de la marine, de remorquer les vaisseaux incommodés. Elles furent particulièrement utiles à ceux de Hollande, qui n'étaient plus en état d'empêcher la flotte de Duquesne de se joindre aux vaisseaux français restés à Messine sous les ordres du lieutenant général d'Almeras. Le lendemain cette jonction s'opéra sans difficulté. Duquesne, ne voulant pas compromettre le succès définitif d'une entreprise qu'il avait si bien commencée, en engageant coup sur coup et sans nécessité sa flotte, qui avait elle-même besoin de réparations, déjoua les plans qu'aurait pu se réserver l'ennemi, tourna autour de la Sicile, entra dans le détroit par le sud, au lieu d'y entrer par le nord, et mouilla, le 12 janvier, à Messine (1). Pour la quatrième fois, mais pour la plus difficile, car il avait fallu vaincre Ruyter, cette ville était secourue.

Ruyter se présenta, le 27 mars, devant le Phare de Messine, tandis que quatre mille Espagnols attaquaient du côté de la terre le fort des Capucins; mais ceux-ci furent mis en déroute, et Ruyter leva l'ancre, dans la nuit du 29, pour se retirer entre Reggio et Scaletta. Le maréchal de Vivonne, qui avait vu les vaisseaux ennemis mouillés dans le Phare, avait donné l'ordre à la flotte

française de sortir pour les attaquer; mais les temps contraires, ainsi que le besoin de conserver la flotte à Messine, empêchèrent toute rencontre nouvelle d'avoir lieu avant que plus de quinze jours se fussent écoulés.

Les deux flottes s'étaient radoubées chacune de son côté, quand Duquesne sortit, le 20 avril, du port de Messine, tant pour favoriser l'arrivée de nouveaux convois de blé impatiemment attendus de France, que pour mettre obstacle aux projets que l'on soupçonnait Ruyter d'avoir sur Agosta. Duquesne était destiné à n'avoir que de magnifiques témoins de ses exploits dans la Méditerranée. Ce fut à la vue du mont Gibel, du gigantesque Etna, couronné, comme le Lucifer du poète, d'une éternelle et blanchâtre vapeur de soufre, qu'il fit, le 22 avril 1676, sa seconde et décisive rencontre de Ruyter.

Une escadre considérable d'Espagne et de Naples, sous les ordres de don Francisco Freyre de La Cerda, était jointe cette fois à la flotte de l'amiral général de Hollande. La lutte d'ailleurs allait être moins remarquable par le nombre que par l'éclatante renommée et le génie des combattants. Vingt-neuf vaisseaux de guerre, neuf galères et quelques brûlots, du côté de Ruyter; trente vaisseaux et huit brûlots, du côté de Duquesne : voilà tout ce qui allait entrer en scène à la bataille du mont Gibel. Les vaisseaux français étaient : *le Saint-Esprit*, de 72 canons, portant le pavillon amiral; *le Lis*, de 74, monté par le lieutenant général d'Almeras; *le Sceptre*, de 84, *le Sans-Pareil*, de 66, *le Saint-Michel*, de 64, *le Pompeux*, de 72, montés par les chefs d'escadre Tourville, Jean Gabaret, Preuilly d'Humières et Valbelle; *le Grand*, de 72, capitaine de Beaulieu; *l'Éclatant*, de 60, capitaine de Coux; *le Magnifique*, de 72, capitaine Gravier; *l'Assuré*, de 56, capitaine de Villette-Murçay; *le Parfait*, de 60, capitaine de Châteauneuf; *l'Aimable*, de 56, capitaine Le Fèvre de La Barre; *le Fier*, de 60, capitaine de Chabert; *le Fortuné*, de 56, capitaine d'Amfreville; *l'Agréable*, de 56, capitaine d'Hailly; *le Prudent*, de 54, capitaine de La Fayette; *le Sage*, de 54, capitaine de Langeron; le *Vaillant*, de 54, capitaine de Septesmes; *l'Aquilon*, de 50, capitaine de Sebeville ; *l'Heureux*, de 54, capitaine de La Bretèche; *le Vermandois*, de 50, capitaine de Tambonneau, *le Téméraire*, de 54,

capitaine de Léry; *l'Apollon*, de 52, capitaine de Forbin aîné; *le Mignon*, de 46, capitaine de Relingues; *le Cheval-Marin*, de 46, capitaine d'Infreville de Saint-Aubin; *le Fidèle*, de 56, capitaine de Cogolin; *le Joly*, de 46, capitaine de Bellisle-Érard; *la Syrène*, de 46, capitaine de Béthune; *le Brusque*, de 46, capitaine de La Motte; et *le Trident*, de 38, capitaine de Flacourt.

Ruyter se mit à l'avant-garde de son armée, laissa le corps de bataille à l'amiral général espagnol, et confia son arrière-garde au vice-amiral de Haan. Duquesne, croyant que Ruyter s'était réservé le poste d'honneur, le corps de bataille, dans l'armée navale ennemie, se le conserva pour lui-même dans la sienne, afin d'avoir ce grand homme pour adversaire direct; il donna son avant-garde à d'Almeras, et son arrière-garde à Jean Gabaret.

Pendant que les flottes étaient en présence, on vit, avec un étonnement mêlé d'admiration, un bâtiment français qui passait superbement entre les deux lignes pour venir prendre sa place au corps de bataille de Duquesne. C'était le vaisseau *la Syrène*, que le chevalier de Béthune amenait du port d'Agosta, où les escadres d'Espagne et de Hollande n'avaient pu parvenir naguère à le brûler, et qui n'entendait pas qu'on livrât une grande bataille sans lui. Cette fière venue du chevalier de Béthune fut saluée par des acclamations, et elle seule aurait suffi pour faire passer dans tous les cœurs l'électrique enthousiasme du combat.

La mer était alors à peine plus ridée que la surface d'un lac paisible, ce qui devait favoriser grandement les bons canonniers. Ruyter arriva le premier, sur les deux heures de l'après-midi, avec toute sa division, et tomba sur l'escadre de d'Almeras. Le choc fut terrible et soutenu de part et d'autre avec une puissance prodigieuse. Les officiers de l'avant-garde française, qui ne s'étaient pas flattés d'avoir d'abord à combattre directement Ruyter, se montraient d'autant plus ardents, qu'ils voyaient maintenant que cet honneur leur était acquis. Ils semblaient faire bon marché de la vie, pourvu qu'à ce prix ils obtinssent la victoire. Le capitaine de Cogolin, placé, avec *le Fidèle*, à la tête de l'avant-garde, reçut une cruelle blessure; on le porta à fond de cale, et son vaisseau, qui avait la barre de son gouvernail coupée et les voiles de devant à bas, arriva un peu pour se réparer. Le capitaine La Bretèche, qui était derrière, sur le

vaisseau *l'Heureux*, le remplaça aussitôt, soutint avec un courage et une conduite admirables le feu de deux vaisseaux ennemis à la fois, et donna ainsi le temps au *Fidèle* de revenir dans la ligne pour s'y comporter avec la même vigueur qu'auparavant. Cogolin s'était fait remonter sur le pont; étendu sur un matelas, il donnait ses ordres avec la plus héroïque fermeté. A bord du *Vermandois*, qui était le troisième de l'avant-garde française, le capitaine de Tambonneau fut tué en faisant bravement son devoir. Le capitaine de Coux reçut aussi une blessure mortelle à bord de *l'Éclatant*. Ce n'étaient que les avant-coureurs d'une mort qui aurait pu devenir désastreuse aux Français, par le désordre qu'elle causa au milieu d'eux pendant un moment. Le lieutenant général d'Almeras fut emporté d'un boulet de canon, alors que, tout glorieux d'avoir à soutenir le feu de la division de Ruyter, il venait de désemparer quatre des vaisseaux ennemis; le lieutenant de vaisseau d'Almeras, son fils, eut le même sort. L'équipage du *Lis*, à bord duquel venait de périr le commandant en chef de l'avant-garde française, fut un instant déconcerté par cet événement; les manœuvres tout à l'heure victorieuses qu'il faisait prirent un aspect de défaite. *Le Lis* se trouva bientôt entièrement hors de la ligne. Il n'y rentra plus, et resta jusqu'à la fin du combat sous la protection du brave Gravier, capitaine du *Magnifique*, qui le couvrit, remplit le vide qu'il avait fait en s'éloignant, et répondit une heure durant à l'épouvantable feu de Ruyter. Cependant le commandement de l'escadre, privée de son chef, revenait de droit à Valbelle, qui hésitait à le prendre, parce que l'équipage du *Lis* avait oublié, dans son désordre, de désarborer le pavillon de d'Almeras, et que rien alors ne disait que quelqu'un pût se permettre de le remplacer. Valbelle s'y décide pourtant; il commence par donner de nouveaux chefs aux équipages des vaisseaux qui ont perdu leurs officiers, et bientôt le combat se renouvelle avec plus d'acharnement encore qu'auparavant. La mer de Sicile, naguère si calme dans sa majesté, ressemblait à l'intérieur du grand cratère de l'Etna; c'était un affreux pêle-mêle de fumée, de flammes, de détonations; la ville de Catane en était troublée comme lorsque le vieux Gibel, en éruption, roule vers elle, par tous ses ravins, des torrents de lave en fusion. Le jour était avancé, et l'on avait

hâte, de part et d'autre, de regagner, par une activité foudroyante, le temps qui allait faire défaut.

Duquesne s'indignait, à son corps de bataille, de ne pouvoir attirer plus près de lui les Espagnols; et, trouvant que c'était trop peu de si faibles ennemis, car il semblait qu'il n'y eût plus de sang castillan ou aragonais dans les veines des descendants des vainqueurs de Pavie, il prit le parti, sans pour cela les négliger complétement, d'aller partager le feu d'enfer que soutenait son avant-garde contre Ruyter. Alors l'amiral d'Espagne, honteux qu'on le méprisât, vint à bonne portée pour seconder les Hollandais. Il y en eut, dit-on, sur les vaisseaux espagnols, qui, prenant la jactance pour le vrai courage, s'écrièrent que « si la puissance de Dieu pouvait s'acquérir par l'épée, elle serait bientôt à eux. » Mais c'était pure fanfaronnade : les Hollandais accusèrent, à bon droit, leurs alliés de n'avoir point porté leurs efforts à la hauteur de leur blasphème.

Les galères d'Espagne ne laissèrent pas pourtant d'être fort utiles pour remorquer les quatre gros vaisseaux de Hollande que l'infortuné d'Almeras avait déjà si maltraités, et qui étaient sur le point de tomber au pouvoir de Duquesne. Les vaisseaux français, tous sur une même ligne, se tenaient le plus près possible de la direction du vent; leurs canons, à cette faveur, avaient produit un effet désastreux sur l'ennemi qui, supprimant souvent jusqu'à ses voiles de hune, s'approchait de la ligne française en dérivant. Un cinquième vaisseau hollandais venait d'être aussi maltraité que les quatre premiers, et, comme eux, se voyait dans la nécessité de se faire remorquer, quand Ruyter, dont l'escadre s'éclaircissait de quart d'heure en quart d'heure, se trouvant trop peu accompagné et voulant donner le temps à ceux qui étaient derrière lui de le rejoindre, tomba, avec son vaisseau, *la Concorde*, en travers du *Saint-Esprit*, où Duquesne avait arboré pavillon.

Une sorte de fatalité avait amené Ruyter sous le canon de Duquesne. Jamais ces deux grands hommes, même à Stromboli, ne s'étaient rencontrés de si près pour se combattre. La lutte fut entre eux, pour ainsi dire, d'homme à homme; elle devait être décisive; il fallait inévitablement qu'un des deux athlètes y restât. *Le Saint-Esprit* avait avec lui, comme navires matelots, *le Saint-*

Michel et *le Sceptre*, montés par de Preuilly et de Tourville, qui faisaient, à ses côtés, un feu, une fumée si effroyables, qu'on eût pu croire vraiment la majesté de Dieu se révélant dans la tempête à travers les éclairs et les tonnerres. Quelque chose d'extraordinaire venait certainement de se passer sur *la Concorde;* son feu chancela; elle revira de bord à la faveur des nuages épais que causaient, de part et d'autre, les canonnades, et on eût dit qu'elle voulait aller ensevelir quelque mystère dans les profondeurs mêmes de la nuit qui s'approchait. On ne devait savoir que plus tard tout ce que ce mystère renfermait de deuil pour la Hollande.

Cependant l'escadre de l'amiral de Haan et une partie de celle d'Espagne occupaient d'assez loin l'arrière-garde française. De Haan, qui s'était réservé à dessein, se décida, quoiqu'un peu tard, à tomber sur Jean Gabaret, qui tint aussi ferme que son ennemi arrivait fort. On se battit par là de si près, que l'on pouvait se défier à la façon des héros d'Homère. On entendait les capitaines de La Fayette, de Langeron, de Beaulieu et de Léry, qui, de la galerie de leurs vaisseaux, appelaient à l'abordage les commandants hollandais. Les balles, la mitraille, les boulets, les chevilles de fer, les éclats de bois volaient de toutes parts, et de toutes parts les voiles étaient criblées, déchirées comme de vieux drapeaux; la mer retentissait des coups de canon qui se succédaient avec rapidité, et souvent partaient tous à la fois. Le salpêtre infectait l'air dans une large étendue, et l'Etna et ses fumées avaient disparu derrière les nuages pénétrés de flammes incessantes qui abondaient par les sabords béants de chaque vaisseau, comme par autant de cratères en éruption. Enfin, la nuit abaissant ses voiles, le contre-amiral hollandais perdit toute espérance de ramener du côté des alliés la victoire, qu'ils n'avaient pu obtenir ni au corps de bataille ni à l'avant-garde; il se rallia au gros de l'armée batave, pour laquelle le sort s'était montré ce jour-là si cruel, et ce fut lui qui fut chargé de la conduire, à grand'peine et traînant l'aile, se réfugier dans le port de Syracuse; car le mystère dont s'était enveloppé, en face de Duquesne, le vaisseau de l'amiral général de Hollande, venait d'être révélé. Ruyter, le grand Ruyter, qui était parvenu à l'âge de soixante et dix ans, qui avait assisté à tant de combats et commandé en chef

dans quinze mémorables rencontres, sans avoir jamais reçu aucune atteinte dangereuse, s'était vu frappé à faire désespérer de sa vie, dans la bataille du 22 avril 1676, appelée concurremment du Mont-Gibel et d'Agosta. En effet, il finit sa glorieuse carrière le 29 du même mois. Cette mort, déplorée même des Francais, laissait Duquesne sans rival sur les mers. On ne connut plus désormais celui qui avait triomphé du grand Ruyter que sous le nom du grand Duquesne. C'est ainsi que la gloire du vaincu servait encore à rehausser celle du vainqueur.

Quand l'armée victorieuse entra dans le port de Messine, Vivonne attendait impatiemment un successeur dans sa vice-royauté; car il commençait à s'ennuyer fort en Sicile et se serait bien mieux plu à Paris. Les lauriers de Duquesne le retirèrent pourtant de sa torpeur; jaloux de faire voir qu'il était lui-même capable d'une action grande et hardie, Vivonne, pour illustrer les derniers jours de son gouvernement par quelque fait éclatant, résolut d'aller combattre jusque dans le port de Palerme les flottes combinées de Hollande et d'Espagne.

Auparavant, le capitaine de Léry attaqua un vaisseau ostendois retiré sous la forteresse de Reggio qui renfermait une garnison de deux mille Espagnols. Il le canonna pendant deux heures malgré le feu continuel des ennemis; mais voyant qu'il ne lui était pas possible de le couler à fond, il autorisa le lieutenant et l'enseigne des Gouttes à l'aller aborder et à y mettre le feu avec des chaloupes, ce qu'ils exécutèrent avec une prodigieuse audace.

La flotte hispano-batave s'était rendue de Syracuse à Palerme, dans l'espérance d'y trouver un refuge plus sûr et moins accessible aux Français. Vivonne, à qui Duquesne avait remis le commandement de la flotte, partit, le 28 mai 1676, de Messine, après avoir joint à ses vaisseaux et à ses brûlots vingt-cinq galères nouvellement venues de Marseille. Duquesne, toujours monté sur son vaisseau *le Saint-Esprit*, commandait l'avant-garde, et avait sous ses ordres directs les capitaines d'Amfreville, Le Fèvre de La Barre, de Bellisle-Érard, de Coëtlogon, de Relingues, de Montreuil, de Septesmes, et son propre fils, capitaine aussi, qu'il se plaisait à élever à ses leçons; ces principaux officiers du corps d'armée, qui étaient fiers d'avoir le grand Duquesne pour chef, étaient montés sur *le Fortuné*, *l'Aimable*, *le Joli*, *l'Éclatant*, *le Mignon*,

le Vaillant, et *le Parfait*. Trois brûlots étaient affectés à l'avant-garde, *la Notre-Dame de Hunières*, *l'Hameçon* et *le Dangereux*, avec leurs capitaines Honorat, Verguins et Rousseau du Rivau. Vivonne, ayant choisi pour lui le corps de bataille, n'avait point arboré son pavillon de commandement sur la réale des galères, mais sur le vaisseau *le Sceptre*. Il était bien protégé, car, outre Tourville qui, sous lui, commandait sur *le Sceptre*, deux autres chefs d'escadre, Valbelle, sur *le Pompeux*, et de Preuilly d'Humières, sur *le Saint-Michel*, étaient ses matelots. Les capitaines d'Hailly, de Léry, de Béthune, de Villette-Murçai, de La Motte, de Chabert et de Langeron étaient aussi au corps de bataille, sur *l'Agréable*, *le Téméraire*, *la Syrène*, *l'Assuré*, *le Brusque* et *le Sage*. Trois brûlots, *l'Ardent*, *le Ligournois* et *l'Orage*, avec leurs capitaines Desprez, Serpault et Sion, complétaient l'escadre de Vivonne. L'escadre d'arrière-garde était aux ordres de Gabaret l'aîné, qui avait arboré le pavillon de contre-amiral sur *le Lis*. *L'Heureux*, *l'Apollon*, *le Trident*, *le Sans-Pareil*, *le Magnifique*, *le Vermandois*, *le Prudent*, *le Fidèle*, avec leurs capitaines de La Bretèche, de Forbin l'aîné, de Belle-Fontaine, de Châteauneuf, Gravier, de La Porte, de La Fayette et de Cogolin, étaient à l'arrière-garde, où l'on comptait aussi trois brûlots, *l'Impudent*, *l'Inquiet* et *la Notre-Dame de Bon-Voyage*, avec leurs capitaines Chaboisseau, Tourteau ou Tortel et Toucas.

Quant aux vingt-cinq galères de France et à leurs chefs, c'étaient *la Patrone*, portant le pavillon du chef d'escadre Duplessis de La Brossardière, qui les commandait toutes; *la Fleur-de-Lis*, capitaine de Mandes, commandeur de Malte; *la Fidèle* capitaine de Rochechouart; *la Renommée*, capitaine d'Espanet, qui fut cassé à la suite du combat; *la Princesse*, capitaine de La Bretèche, commandeur puis bailli de l'Ordre de Malte et chef d'escadre; *l'Heureuse*, dont le sort contrasta singulièrement avec le nom, car elle sauta, l'année suivante, devant Civita-Vecchia, avec son équipage et son capitaine de Foresta; *la Reine*, capitaine de Montolieu, depuis chef d'escadre; *l'Invincible*, capitaine de Bet omas, commandeur, puis bailli de l'Ordre de Malte et chef d'escadre; *la Galante*, capitaine de Piancourt; *la Dauphine*, capitaine de Villeneuve; *l'Amazone*, capitaine de Colbert, chevalier puis commandeur de Malte; *la Madame*, capitaine de

Forbin-Gardanne, commandeur de Malte, qui mourut à Messine l'année suivante; *la Fortune*, capitaine Félix de La Reynarde commandeur de Malte; *la Perle*, capitaine de La Motte-Viala; *la Victoire*, capitaine de Forbin-Janson, depuis chef d'escadre; *la Forte*, capitaine de Breteuil, commandeur de Malte, depuis chef d'escadre; *la Superbe*, capitaine de Rancé, depuis chef d'escadre et ensuite lieutenant général honoraire; *la Valeur*, capitaine Clément du Vivier; *la Hardie*, capitaine de Saint-Herem; *la Syrène*, capitaine de Forville, depuis chef d'escadre; *la Favorite*, capitaine de Pennes, commandeur de Malte, depuis chef d'escadre; *la Brave*, capitaine de Mirabeau, chevalier de Malte; *la Belle*, capitaine de Beuil ou de Bueil, depuis chef d'escadre; *la Grande*, capitaine de Pontevez-Maubousquet, depuis chef d'escadre, et *la Saint-Louis*, capitaine de Roussy.

Toute l'armée navale arriva, le dernier jour de mai, à la vue de Palerme, ville capitale de la Sicile, située sur la côte septentrionale de l'île, et sur le golfe de ce nom, qui s'ouvre entre les monts Gerbin et Pelegrino. Les flottes combinées d'Espagne et de Hollande sortirent dès le lendemain de derrière le môle qui protége le grand port de Palerme contre les vents du large. Vivonne commanda Jean Gabaret, Tourville, Langeron, et le chevalier de Chaumont, major de la marine du Levant, pour aller reconnaître les dispositions de l'ennemi. Ils s'embarquèrent dans une felouque, que le corps entier des galères de France eut ordre de soutenir. S'étant courageusement approchés à demi-portée du canon, ils reconnurent que toute l'armée des ennemis, composée de vingt-sept vaisseaux de guerre, quatre brûlots et dix-neuf galères, était rangée sur une ligne, sous la ville de Palerme, ayant à sa gauche le môle et ses deux forts, et à sa droite un autre fort et les bastions de la ville. Les galères étaient placées dans les intervalles et sur les ailes des vaisseaux. D'après le rapport que lui firent les quatre officiers détachés qui avaient heureusement accompli leur périlleuse mission, Vivonne assembla son conseil. Tourville s'y fit remarquer par la spontanéité de son génie militaire, la vaillance de ses conceptions, comme il devait se faire admirer un jour, à la tête des armées navales, par la prompte étendue de son coup d'œil et le rapide ensemble de ses attaques. Son avis prévalut dans le conseil. Ce n'était pas peu de chose, là où se trou-

vait le grand Duquesne, dont la prudente vieillesse n'aimait à rien confier à la fortune, et n'attendait la victoire que d'un courage solidement appuyé sur les plus exacts et minutieux calculs. Selon le sentiment que Tourville avait fait prévaloir, neuf vaisseaux et cinq brûlots, sous les ordres du chef d'escadre Preuilly d'Humières, furent détachés pour aller attaquer les ennemis par la tête de leur ligne; sept galères, sous le commandement supérieur du chevalier de Bethomas, furent chargées de joindre ce détachement, à la fois pour le fortifier dans son attaque et pour remorquer ceux d'entre ses vaisseaux qui en auraient besoin. Toute l'armée navale se disposa en outre à soutenir ce double détachement de vaisseaux et de galères, avec l'intention de combattre le corps de bataille et l'aile gauche des ennemis, pendant que le premier effort se ferait à la tête de l'aile droite. Les vaisseaux et les brûlots de Preuilly d'Humières, avec les galères de Bethomas, se présentèrent à l'armée combinée d'Espagne et de Hollande avec une fierté étonnante; on fit sur eux un feu qui aurait été capable de les faire reculer, si les capitaines qui les commandaient n'eussent pas tous été des hommes de choix; mais, loin de se laisser détourner de leur dessein, ils s'approchèrent des ennemis plus près que d'une encâblure, et ne lâchèrent pas un coup de canon qu'ils ne se fussent bien établis pour le combat, et n'eussent donné aux brûlots les moyens de faire leur exécution. Surprise et effrayée de se voir attaquée de si près et avec tant de sang-froid, la tête de la ligne ennemie, que menaçaient déjà les brûlots français, perdit toute contenance, commença à couper ses câbles, et, pour tâcher de se sauver, aima mieux s'échouer dans les terres prochaines que de continuer à se défendre par le canon. Ce premier désordre dans la flotte des alliés fournissait aux brûlots du détachement de Preuilly une belle occasion de se montrer, qu'ils n'eurent garde de laisser échapper : trois d'entre eux s'accrochèrent à trois vaisseaux qu'ils brûlèrent. Ce n'était que le prélude d'un drame aussi épouvantable que celui dont autrefois la rade de Gatari avait été témoin.

Le corps de bataille de l'armée navale de France tomba presque aussitôt sur celui de ses ennemis, où se trouvaient les amiraux d'Espagne et de Hollande, ainsi que sur leur aile gauche. Il se fit pendant une heure, de part et d'autre, un feu effroyable, et l'on

ne distinguait plus qu'au fracas opposé de leurs canons les deux flottes perdues sous une fumée qui se renouvelait et se condensait sans cesse. A la faveur de ce nuage offusquant et profond, les capitaines Honorat et Toucas prirent leur temps pour aller jeter les grappins de leurs brûlots au vaisseau-amiral d'Espagne. Le premier l'aborda par son travers, et l'autre, presque aussitôt, croyant que ce n'était pas trop pour un tel colosse de deux machines incendiaires, l'aborda par sa poupe. Jamais vaisseau ne s'était trouvé soudainement placé dans une situation aussi extrême. Il n'y avait point pour lui d'espérance de salut, point d'effort à tenter; sauvé par un côté, il aurait encore été perdu par l'autre. Les deux brûlots s'embrasèrent à la fois et, en un clin d'œil, d'énormes tourbillons de flammes coururent sur toutes les parties du vaisseau-amiral espagnol s'attachant tout d'abord aux matières les plus combustibles, et bientôt enveloppant la masse entière, de la carène au plus haut des mâts. Ce feu si rapide, qu'on avait eu à peine le temps d'une réflexion entre la vue et l'effet, jeta dans toute la ligne des ennemis une terreur plus facile à concevoir qu'à décrire; l'amiral de Hollande, avec tout le reste de l'armée, prit le parti désespéré d'aller s'échouer entre la ville et le môle de Palerme. Cette manœuvre précipitée et mal conduite ne devait pas le sauver. Des ordres sont aussitôt donnés sur la flotte française pour achever la ruine de l'ennemi en mettant à profit sa confusion; quatre brûlots restaient encore, qui n'avaient pas été employés : ils sont promptement commandés pour aller s'attacher, jusque dans le port, à un gros de vaisseaux échoués, et ils exécutent leur mission avec tant de courage et d'habileté, qu'ils abordent chacun le leur. En vain les victimes qu'ils ont choisies font des efforts inouis pour rompre l'abordage ; ces efforts mêmes tournent à la perte plus grande des Espagnols et des Hollandais; les mouvements des quatre vaisseaux accrochés, joints à la direction du vent, jettent le feu sur d'autres bâtiments, et tout le port de Palerme n'offre bientôt plus que le spectacle d'un vaste embrasement. La mer était toute rouge comme une fournaise, et ses vagues ressemblaient à l'énorme bouillonnement de matières volcaniques en combustion. De gros flocons de fumée noire, mêlée de sinistres langues de flammes, sortaient par les écoutilles et par toutes les bouches des vaisseaux ennemis; les voiles se

déchiraient et tombaient en nappes de feu ; les mâts s'écroulaient comme les flèches d'une cathédrale que la foudre a frappée et consume; on les voyait aussi parfois comme de gigantesques colonnes de brasier qui manquaient par la base, s'abattre tout d'une pièce et s'évanouir dans les flots. De temps à autre, une épouvantable détonation se faisait entendre ; c'était quelque poudrière qui venait d'être gagnée par le feu, et qui, sautant elle-même, faisait sauter avec fracas le vaisseau et les malheureux qui s'y trouvaient. De larges fragments, de lourds quartiers de bâtiments étaient jetés à une grande hauteur pour retomber dans les flots avec des membres épars et toutes sortes de morceaux brûlés de chair humaine. Ceux qui avaient péri de la sorte n'étaient pas pourtant les plus à plaindre, car c'était à peine s'ils avaient senti la mort. Mais ce que le vainqueur lui-même n'aurait pu voir de sang-froid et sans déplorer amèrement les atroces nécessités de la guerre, c'étaient ces autres malheureux qui étouffaient lentement au milieu de la fumée, qui se tordaient dans les flammes ou qui se débattaient mutilés, mais encore vivants, dans les eaux. Sur les galères d'Espagne, car le feu avait déjà atteint plusieurs de celles-ci, les misérables rameurs, presque nus, faisaient des efforts de damnés pour s'arracher aux fers qui, pour ainsi dire, les fixaient par les pieds à l'incendie. La galère réale, *la Patronne* d'Espagne, et quatre autres galères étaient tout en feu et périrent. Douze des vaisseaux hollandais et espagnols partagèrent ce sort. Une foule de nobles Espagnols, et parmi eux le général don Diego d'Ibarra et l'amiral Florès, succombèrent d'une manière affreuse dans cette journée ; les Hollandais n'avaient pas été plus favorisés que leurs alliés, et l'amiral de Haan, celui qui avait ramené de la bataille du Mont-Gibel la flotte naguère commandée par Ruyter, avait aussi disparu dans les flammes. La ville de Palerme n'offrait pas, de son côté, en ce moment, un moins affreux tableau que le port. A mesure que les vaisseaux de Hollande et d'Espagne brûlaient, leurs canons, qui partaient d'eux-mêmes, détruisaient des maisons, des édifices publics, et semaient toutes les rues de corps sanglants et de membres dispersés : les grenades, qui se trouvaient en quantité sur les vaisseaux incendiés, sautaient, puis pleuvaient épais comme grêle : c'était, au rapport d'un témoin oculaire, une véritable image de

l'enfer, et, bien qu'on eût exposé la châsse et la pince de sainte Agathe, deux objets en grande vénération et en grand renom de puissance à Palerme, rien n'y pouvait; toutes les horreurs de la guerre, à la fois conjurées, restaient implacables et insurmontables. Si Vivonne eût voulu profiter de la terreur qu'il avait causée, il se fût à l'instant emparé de la ville; mais il savait que l'intention de Louis XIV était moins de maintenir sa puissance en Sicile que d'amener la soumission de l'Espagne et de la Hollande, et il crut avoir assez fait en consommant la destruction de la flotte des alliés. Cette grande victoire navale, à laquelle Duquesne et Tourville n'avaient pas eu une moindre part que Vivonne, s'était obtenue presque sans perte pour les Français.

Les débris des flottes espagnole et hollandaise, n'osant plus se présenter à la mer, restèrent dans le port de Palerme jusqu'au 6 août, et n'en sortirent qu'à la dérobée pour aller se réfugier à Naples. Cependant, au milieu de ces malheureux débris, un lugubre vaisseau, tout peint en noir et couvert de pavillons funèbres, était parvenu à échapper, presque intact, du port de Palerme, grâce à l'espèce de culte dont les Hollandais l'avaient environné jusqu'au milieu des horreurs de l'incendie. C'était le vaisseau *la Concorde*, qui portait le corps du grand Ruyter. On dit que, peu de temps auparavant, le cœur de ce héros, que les marins de Hollande appelaient leur bon père, avait été envoyé aux Provinces-Unies sur une frégate légère, commandée par le digne capitaine Kallemburg, et que Duquesne, ayant aperçu cette frégate, dont il ne connaissait pas encore la mission, lui avait donné la chasse et était parvenu à la prendre; on dit aussi que l'illustre marin français, ayant su ce qu'elle renfermait, était passé à bord de la frégate et dans la chambre tendue de noir du capitaine; qu'il s'était approché du vase d'argent qui contenait le cœur de Ruyter, et, les mains élevées vers le ciel, avait prononcé ces paroles, qui ne font pas moins d'honneur au vainqueur qu'au vaincu du Mont-Gibel : « Voilà donc ce qui reste d'un grand homme! » puis, que s'étant tourné vers le capitaine Kallemburg, il l'avait renvoyé avec ces mots : « Monsieur, votre mission est trop respectable pour qu'on la trouble. » Napoléon devant la tombe du grand Frédéric n'est pas plus sublime que Duquesne devant le cœur du grand Ruyter.

Duquesne, envoyé à Toulon après la bataille de Palerme pour prendre de nouvelles troupes en France et escorter un convoi considérable de vivres et de munitions, amena le tout heureusement au port d'Agosta, le 17 septembre 1676. Aussitôt que Vivonne fut instruit de son retour, il donna ordre au commandant des troupes de terre d'aller attaquer Melilli, place à une lieue d'Agosta, ce qui fut exécuté avec succès, le 23 du même mois. Une partie de la garnison, composée de trois cent cinquante hommes, fut passée au fil de l'épée et le reste fut fait prisonnier. Vivonne partit ensuite de Messine avec cinq vaisseaux et les galères. Le 16 octobre au matin, il détacha celles-ci sous les ordres de Duplessis de La Brossardière pour faire le siége de Taormina, dont il s'empara le même jour. Mais, comme il n'avait pas assez de troupes pour garder la ville et les forts, les ennemis eurent la facilité de jeter du monde dans le fort du Môle. Dès que Vivonne en eut été avisé, il partit du camp d'Alicantara, arriva le 20 octobre à Taormina, et le lendemain il se rendit maître du fort. Les jours suivants il s'empara de même de tous les autres postes occupés par les ennemis aux environs. Le 26 octobre, il se présenta devant Scaletta, à peu de distance du Phare de Messine, et, deux jours après, il en commença le siége par terre et par mer. Le feu des vaisseaux parfaitement servi sous les ordres de Preuilly d'Humières, de Langeron, de d'Infreville-Saint-Aubin, ainsi que celui des galères des capitaines de La Bretèche, de Bethomas et de Montolieu, contribuèrent puissamment à la reddition de la place, qui eut lieu le 10 octobre. Après ce siége, Vivonne renvoya à Toulon seize vaisseaux et dix galères.

Le cabinet de Versailles, ayant eu avis au commencement de l'année 1677 que les Espagnols envoyaient sept vaisseaux chargés d'infanterie du côté de Palerme pour faire ensuite quelque entreprise contre Messine, fit armer à Toulon cinq vaisseaux, *le Royal-Louis*, de 120 canons, portant le pavillon du lieutenant général Duquesne; *le Monarque*, de 84, portant la cornette du chef d'escadre Tourville; *le Magnanime*, de 70, capitaine de Léry; *le Henri*, de 64, capitaine de Villette-Murçay, et *le Florissant* de 64, capitaine du Magnon, pour qu'ils se joignissent à ceux qui étaient restés à Messine et allassent ensemble tenter l'enlèvement de l'escadre espagnole. Duquesne partit à cet effet de Messine le

2 février; mais il ne put rencontrer les ennemis, dont les vaisseaux avaient été dispersés par la tempête sans avoir atteint leur but; deux d'entre eux même avaient péri. Duquesne ayant appris qu'un troisième s'était réfugié à Porto-Longone, l'y fit garder à vue, de manière à ce qu'il ne reprît pas la mer.

Sur les entrefaites, le vaisseau *l'Aimable*, commandé par Le Fèvre de La Barre, vit fondre inopinément sur lui trois bâtiments de guerre de Tripoli, au moment où il escortait quelques transports. D'attaqué il devint bientôt attaquant; après un combat des plus vifs, il enleva un des bâtiments tripolitains, en coula un autre et, sans la nuit qui survint, il se serait rendu maître du troisième.

Peu après, le chef d'escadre de Valbelle, avec le vaisseau *le Pompeux*, qu'il montait, et deux bâtiments, de 32 canons chaque, capitaines de Vaudricourt et de Montbron, escorta à Messine un convoi de barques chargées de troupes, de munitions et de vivres. Au mois de juin suivant, Duquesne, qui était retourné à Toulon, conduisit aussi à Messine, et avec le même succès, un convoi beaucoup plus considérable.

Vers ce temps, un jeune marin, nommé Bruneau-Chaboissière, qui faisait la garde dans une chaloupe, étant allé reconnaître un navire que le courant emportait vers Reggio et qui se trouva être anglais, fut surpris par une galiote espagnole. Sans se laisser déconcerter, il se jeta aussitôt sur le bâtiment anglais, fit descendre l'équipage sous le pont, repoussa, avec le peu de monde qu'il avait, la galiote ennemie, la mit en fuite et regagna victorieusement son poste.

Les ennemis n'éprouvaient pas de pertes cruelles que dans la Méditerranée. Sans toucher encore aux événements d'Amérique, qui auront bientôt leur place à part, en raison de leur importance, le commerce des Provinces-Unies, unique source d'existence pour ces pays, était impitoyablement harcelé, attaqué, ruiné, dans la Manche et dans la mer du Nord, ici par de hardis corsaires, là par des escadres ou des divisions navales aux ordres d'officiers de la marine royale.

Une escadre de sept bâtiments de guerre, *le Bon*, de 54 canons, monté par Château-Renault, commandant en chef; *le Bourbon*, de 50, capitaine de Rosmadeck; *le Duc*, de même force, capitaine

de Sourdis; *le Hardi*, de 34, capitaine Forant; *la Perle*, de 32, capitaine de Maisonneuve; *la Trompeuse*, de 24, capitaine de Bouville, et *le Subtile*, de 10, capitaine du Rivau-Huet, étant sortie de Brest pour s'opposer aux courses des ennemis, protéger le commerce et servir d'escorte aux marchands, découvrit, le 12 juillet 1677, à vingt-cinq lieues de l'île d'Ouessant, voisine de Brest, un convoi hollandais de cinquante voiles, dont trois vaisseaux de guerre et cinq à six pinasses servant d'escorte. Château-Renault forma sur-le-champ son ordre de bataille et fit commencer l'attaque contre l'escorte par ses quatre principaux bâtiments, tandis que ses frégates fondaient sur les navires marchands. Le comte de Sourdis, avec *le Duc*, se plaça par le travers d'un vaisseau hollandais de même force que le sien; Château-Renault, avec *le Bon*, alla droit au vaisseau de Tobias, commandant de la flotte ennemie, tandis que le chevalier de Rosmadeck, avec *le Bourbon*, et Forant, avec *le Hardi*, se jetaient au fort des navires d'arrière. Château-Renault tenta trois fois d'aborder Tobias. A la troisième fois, deux pinasses qui s'étaient jointes à leur commandant, abattirent le petit hunier et hachèrent toutes les manœuvres du *Bon*. Château-Renault, en cet état, dut abandonner son projet et se rapprocher du *Duc* qu'il trouva aussi fort maltraité. Il donna alors le signal de revirer. Tobias, voyant le désordre de l'escadre française dont les frégates néanmoins commandées par Maisonneuve et du Rivau-Huet emmenaient quatre prises considérables, fit force de voiles pour atteindre celles-ci. Mais Château-Renault donna ordre de se porter entre les prises et les ennemis; il fit revirer les frégates, ainsi que *le Duc* qui était hors de combat, et chargea du Rivau-Huet de conduire les captures à Brest. Une brume épaisse qui survint mit fin au combat. Outre les quatre prises, évaluées à plus d'un million, faites par du Rivau-Huet et Maisonneuve, les Hollandais avaient perdu un bâtiment très-richement chargé que Forant leur avait enlevé, mais qui sombra peu après, et une pinasse de 10 canons qu'on leur avait coulé bas.

Au commencement de l'année suivante, 1678, les Hollandais ayant mis en mer une flotte de dix-huit vaisseaux pour seconder les Espagnols et les aider à reprendre Messine, le cabinet de Versailles, de son côté, fit armer à Brest une escadre de six vaisseaux et trois brûlots, sous le commandement de Château-Renault, pour

aller renforcer les Français dans la Méditerranée, et en même temps servir d'escorte à un convoi de blés achetés en Bretagne et en Poitou. Cette escadre partit de Brest au mois de février. Elle se composait du *Courtisan*, de 70 canons, portant la cornette de Château-Renault; du *Bon*, de 50, capitaine de La Bretèche; du *Saint-Louis*, de 68, capitaine de Bellisle-Érard; du *Foudroyant*, de 68, capitaine de La Motte-Genouillé; de *l'Invincible*, capitaine de Belle-Fontaine; du *Superbe*, capitaine de Réal; et des brûlots *le Tourbillon*, *le Déguisé* et *la Légère*, capitaines Mechin, Duvignaut et Beauregard. Elle rencontra, le 17 mars 1678, à trente-trois lieues à l'ouest-quart-sud-ouest de la même île d'Ouessant, une flotte hollandaise forte de six vaisseaux à trois ponts, de 80 canons chaque; de cinq de 60 à 70 canons; de deux de 40 à 50; de cinq brûlots, d'une barque longue et de deux flûtes, en tout vingt et une voiles, sous le commandement de l'amiral Évertzen. Chateau-Renault fit encore preuve, dans la circonstance, d'une promptitude de coup d'œil, d'un esprit de décision, que n'annonçaient guère son extérieur pâteux et embarrassé. La rencontre ayant été imprévue, les Hollandais n'avaient pu encore se former un ordre de bataille, quand Château-Renault s'aperçut qu'ils voulaient décrire un croissant pour l'envelopper. Il ne leur en laissa pas le temps; son attaque commença à neuf heures du matin, avant qu'ils eussent exécuté leur manœuvre. Les capitaines de Belle-Fontaine et de Bellisle-Érard, avec *l'Invincible* et *le Saint-Louis*, firent plier les deux vaisseaux qui avaient la tête des ennemis. Le vaisseau contre-amiral de Hollande fut repoussé jusque dans le gros de sa flotte. Un autre vaisseau arriva en dépendant et ne put rejoindre sa division. L'amiral Évertzen perdit son petit hunier. Dans ce moment, Château-Renault, s'apercevant que la plupart des bâtiments hollandais étaient fort maltraités, donna ordre à ses brûlots d'avancer; mais ceux-ci, peu préparés à faire cette attaque, ne répondirent point à son dessein. Jugeant alors qu'il fallait renoncer à une exécution par les brûlots, Château-Renault redoubla son feu contre le vice-amiral et le contre-amiral de Hollande, avec lesquels il était personnellement aux prises. Le contre-amiral, presque entièrement dégréé, fut obligé de se faire couvrir à deux reprises par un brûlot. Évertzen, contraint lui-même d'arriver avec beaucoup

d'autres vaisseaux de sa flotte, fit faire force de voiles à son vice-amiral et au reste de ses bâtiments pour gagner la tête, ce qui obligea Château-Renault, de son côté, à déployer aussi des voiles, afin de ne pas perdre l'avantage du vent. Cette manœuvre rapide de l'escadre française ne s'opéra pas sans quelque accident: *l'Invincible* fut désemparé de ses deux huniers et de son artimon, et *le Bon* eut son mât de hune emporté. Tout cela n'empêcha pas Château-Renault de poursuivre les ennemis jusqu'à sept heures du soir. Alors seulement, la nuit approchant, et quelques-uns de ses vaisseaux étant éloignés, il revira et vint les rejoindre. Le lendemain, il ne revit plus les Hollandais; ils avaient profité du vent pour gagner le large, après avoir été très-maltraités. Quant à lui, il continua sa route sans être inquiété.

Louis XIV avait interdit au commerce français le pavillon de ses flottes, de peur qu'on ne le fît pas suffisamment respecter; mais celui qu'il avait imposé aux navires marchands n'était pas moins noble; c'était l'antique pavillon national à la croix blanche sur fond d'étoffe bleu, avec l'écu des armes de France sur le tout. On le redoutait tout autant sur l'Océan, à cette époque, que celui qui signalait les escadres victorieuses d'un monarque toujours si inquiet, si prompt à se sentir atteint lorsqu'il s'agissait de l'honneur de son royal pavillon blanc. Du port de Saint-Malo, mais surtout alors de celui de Dunkerque qui semblait avoir à cœur de payer sa bienvenue à la France, le pavillon bleu à croix blanche, ou quelque autre pavillon particulier à la ville ou à la province, sortait chaque jour pour courir à de nouveaux exploits. En 1674, Jean Bart, ayant reçu le commandement d'un bâtiment armé en course, tantôt seul, tantôt de conserve avec d'autres corsaires dunkerquois, parmi lesquels on comptait Charles Keiser, Willam Doorn, Jacobsen, Pître Lasep et Messemaker, avait fait de nombreuses captures sur les ennemis, lorsqu'il se maria, et apporta, dit-on, comme présent de noces, à sa femme, aux dépens des Provinces-Unies, une frégate légère de 10 canons dont il s'était valeureusement emparé. Peu après, étant de conserve avec son ami Keiser, il rencontra au large une flotte de busses, bâtiments à trois mâts et à trois voiles carrées, fort renflés de l'avant, en usage, pour la pêche du hareng, sur la mer du Nord ; il l'attaqua, malgré une frégate légère de 12 canons qui servait d'escorte,

et se rendit maître, après combat, de trois des busses et de la frégate elle-même; quatre jours après, dix autres busses et une autre frégate de 12 canons eurent le même sort. En 1676, ayant été chargé, par des armateurs particuliers du commandement d'une frégate de 24 canons et de cent cinquante hommes d'équipage, il découvrit, de conserve avec Keiser, Lasep, Messemaker et Jacobsen, une flotte marchande convoyée de trois frégates, la joignit à la hauteur d'Ostende, et la battit après une meurtrière affaire de trois heures. Le 7 septembre de la même année, étant seul, il enleva, après un long combat, une frégate hollandaise de 30 canons, qui servait de convoi à un grand nombre de busses. Le total des prises déclarées bonnes, faites par Jean Bart, seul ou de conserve, en 1676, ne s'éleva pas à moins de dix-sept, dont cinq portant ensemble 77 canons. Les années 1677 et 1678 furent aussi témoins de plusieurs exploits de Jean Bart. Dans l'abordage qu'il fit, au mois de juin de la dernière de ces années, d'une frégate hollandaise de 24 canons, il eut les mains et le visage brûlés, et les mollets entamés d'un boulet de canon; mais il en vint à son honneur; la frégate fut prise après avoir perdu cinquante de ceux qui la montaient. A cette époque, le nom de Jean Bart était déjà parvenu à la cour, et Louis XIV, comme encouragement et marque de distinction, avait envoyé une chaîne d'or à l'intrépide Dunkerquois. Bientôt Jean Bart, à la recommandation du célèbre Vauban, allait entrer dans la marine royale. On ne saurait douter que le tort immense causé dans ce temps par les corsaires de Dunkerque, particulièrement au commerce des Provinces-Unies, n'ait grandement contribué à faire désirer aux Hollandais la paix pour laquelle on était déjà en conférences à Nimègue.

Dans la prévision de cette paix et comme moyen d'y arriver, par une concession peu coûteuse, mais peu noble, faite à la cour d'Espagne, Louis XIV méditait de trahir les Messinais, après s'être servi d'eux pour opérer une diversion favorable à ses armes. Le maréchal de La Feuillade, nommé vice-roi de Sicile à la place de Vivonne, pour conduire cette honteuse affaire, qui devait être momentanément couverte des plus perfides apparences, était parti, dans les premiers jours de janvier 1678, avec une division navale, commandée par le capitaine de Septesmes. On se rappe-

lait les Vêpres siciliennes; on redoutait une insurrection vengeresse contre les Français, de la part des Messinais justement indignés, et toutes les précautions furent prises par le maréchal de La Feuillade pour la faire avorter. L'évacuation s'opéra, sans trop de difficultés, dans le courant d'avril, et une flotte de cent vingt voiles amena à Toulon, avec les personnages les plus compromis de Messine vis-à-vis de l'Espagne, les troupes françaises, leur artillerie, leurs munitions et leurs vivres.

Mais Louis XIV, qui avait compté sur l'évacuation de Messine pour hâter la conclusion de la paix, s'aperçut presque aussitôt qu'il s'était trompé. Ayant à craindre même que l'Angleterre ne s'unît à ses ennemis d'une manière offensive, il fit armer à Toulon une escadre de dix vaisseaux, deux frégates et un brûlot, pour aller, sous le commandement de Duquesne, seconder les opérations projetées par le duc de Navailles contre la Catalogne. Duquesne chassa devant lui tous les vaisseaux espagnols; il en fit sauter un, de 50 canons, sous les forts de Barcelone, par l'entremise des capitaines de Relingues et d'Hailly, commandants du *Vaillant* et le *Sans-Pareil*, et du capitaine de brûlot Honorat; mais d'Hailly eut un bras emporté d'un coup de canon dans cette affaire, et mourut peu d'heures après.

A cette époque, la république de Gênes, en penchant pour l'Espagne contre la France, s'engageait dans une voie qui devait lui devenir funeste. Le 27 juin 1678, les Génois eurent l'imprudence de se refuser à saluer l'étendard des galères de Louis XIV, au moment où elles entraient dans leur port. Indigné de ce qu'il tenait pour une insolence inouïe de la part d'un si petit État, le monarque français donna aussitôt ordre à Duquesne et à Duplessis de La Brossardière de se porter dans la rivière de Gênes pour y exercer sans aucun ménagement toutes les hostilités possibles. Pendant que Duquesne allait croiser au cap Corse et dans le canal de Piombino, Duplessis de La Brossardière, le 30 juillet 1678, comme prélude d'une exécution plus terrible, canonnait avec vingt galères le faubourg San-Pier-d'Arena, le fanal et deux forts de Gênes, mais sans grands résulats. Il fit ensuite quelques prises à la mer sur les Génois. Duquesne ayant appris que ceux-ci étaient très-préoccupés de l'attente d'un convoi de blés que les Hollandais devaient leur amener, se porta là où il fallait pour

s'opposer à cet arrivage. Les Hollandais, désespérant sans doute de pouvoir aborder aux côtes de Gênes, vendirent en Espagne le chargement qu'ils destinaient à cette ville et regagnèrent leur pays, sans qu'aucune de leurs escadres osât maintenant s'approcher de celle du vainqueur de Ruyter. Duquesne revint à Toulon, vers la fin d'août, après avoir vidé la Méditerranée de tout ennemi.

CHAPITRE X.

De 1674 à 1679.

Événements en Amérique. — Situation des Français dans l'Amérique du Nord. — Deux Français établissent les Anglais sur la baie d'Hudson. — Les pionniers. — Cavelier de La Sale. — Ses premières entreprises. — Instructions de Colbert pour les colons du Canada. — Situation des Français à Cayenne, à la Guyane et aux Antilles. — Première expédition navale du vice-amiral Jean d'Estrées en Amérique. — Première attaque de l'île de Tabago. — Combat naval avec les Hollandais. — Incendie de plusieurs vaisseaux des deux escadres. — Retour de l'escadre française en Europe. — Seconde expédition du vice-amiral Jean d'Estrées. — Prise de l'île de Gorée et d'autres postes hollandais sur la côte occidentale d'Afrique. — Arrivée de l'escadre en Amérique. — Prise de Tabago. — Naufrage de l'escadre française aux îles d'Aves. — Expéditions du flibustier Grammont. — Expédition du capitaine Forant pour pêcher les canons de l'escadre naufragée. — Expédition à la côte occidentale d'Afrique, en 1678. — Commencement de Ducasse. — Escadre de la mer des Indes. — Abandon de Saint-Thomé et de l'établissement de Madagascar. — Paix de Nimègue. — Louis XIV en dicte les conditions. — Immenses avantages qu'elle donne à la France.

Colbert, pendant ce temps, n'avait pas cessé d'avoir l'œil sur les colonies françaises en Amérique, dont personne mieux que lui ne comprenait les avantages. Dans le Nord, il avait pris fort à cœur l'Acadie, que l'on ne confondait nullement encore avec la Nouvelle-Écosse, mais bien plutôt avec le Canada, et Terre-Neuve où il s'appliquait à rendre la pêche des Français le plus sédentaire possible, en favorisant l'établissement qui s'y était formé dans la baie de Plaisance, lequel rendait la France maîtresse de toute la partie méridionale de cette grande île, ainsi que de Saint-Pierre et Miquelon, îlots voisins et alors presque dédaignés. En 1675, une petite division navale avait été envoyée à Terre-Neuve pour y protéger les navires français, qu'elle trouva au nombre de plus de cent cinquante occupés à la pêche, rien que sur le grand banc. Cette division visita successivement la baie de

Sainte-Marie, Plaisance, le Chapeau-Rouge, le cap Breton, l'île Saint-Georges et les Trois-Iles, où elle s'empara de trois bâtiments hollandais, portant ensemble 29 canons. Enfin, elle revint en France convoyant cinquante navires du commerce. Colbert avait pris fort à cœur le Canada, qu'il se plaisait à nommer la Nouvelle-France; ce pays en effet offrait au ministre un vaste champ de spéculations profitables à l'avenir du royaume, et particulièrement à celui de la marine. Pendant que les forêts de la vieille France s'épuisaient d'une manière inquiétante, que ses sages règlements n'avaient pu que modérer, Colbert entrevoyait de loin, dans les forêts vierges de la Nouvelle-France, des moyens de parer à ce grave inconvénient, et ne s'effrayait nullement de la distance pour tirer de ce pays des bois de construction. Le roi pouvait s'en reposer sur Colbert du soin de choisir des intendants. Il les voulait d'une intelligence capable d'embrasser ses grands projets, animés de l'amour du bien public comme lui-même, et d'une droiture à toute épreuve; il ne les eût point admis autres, même sortant de sa propre famille. S'il avait donné l'intendance générale du Ponant à Colbert de Terron, son cousin, c'est qu'il savait combien il en était compris, quelles étaient ses rares et précieuses qualités, avec quelle ardeur intelligente il s'occupait de ce qu'on lui confiait, et particulièrement de tout ce qui se rapportait à la marine. L'intendant Talon, que le grand ministre avait envoyé au Canada, n'y devait pas laisser de moins beaux souvenirs que Colbert de Terron dans la France même. Talon, de concert successivement avec les gouverneurs Daniel de Rémi, seigneur de Courcelles, et le comte de Frontenac, avait pris des mesures pour assurer à la France tout le nord du Canada; il l'avait mise en possession de tous les environs des lacs immenses qui étaient déjà les merveilles de ces contrées en attendant qu'ils en devinssent la prospérité. De fréquents voyages d'exploration étaient faits; les Français sont gens aussi entreprenants, plus aventureux même que ceux d'aucune nation; c'est l'appui et les encouragements des gouvernants qui seuls leur ont manqué à certaines époques pour qu'ils poursuivissent de grandes découvertes; Talon les secondait, dans ce but, de tous ses moyens.

Quelque temps après que la baie d'Hudson eût été découverte par terre, deux Français, Desgrozeliers et Radisson, habitants

du Canada, conçurent l'idée d'y former un établissement; mais les moyens leur manquant pour cette entreprise, ils furent excités par des Anglais à les aller solliciter de la Grande-Bretagne, où ils passèrent en effet et se virent favorablement accueillis. Un navire britannique les amena, par le détroit d'Hudson, à la rivière de Nemiskau, que les Anglais appelaient Rupert, en l'honneur du prince de ce nom, et ils y jetèrent les fondements d'un établissement appelé aussi Rupert. Avec leur aide, les Anglais s'établirent également à Monsipi et à Kichichouanne. On fut quelque temps à Québec sans avoir connaissance de l'entreprise de Desgrozeliers et de Radisson. Mais on verra bientôt qu'aussitôt que la nouvelle en fut reçue à Versailles, Colbert s'en émut comme d'une très-grave atteinte aux droits de priorité de la France.

Quoique les Français eussent pénétré, même par terre, jusque dans les parties les plus septentrionales de l'Amérique, ce n'était point encore assez pour les hardis pionniers du Canada; l'honneur de la découverte de la moitié du Nouveau-Monde leur devait appartenir presque tout entier. On avait atteint la mer par le nord; un homme, doué du génie le plus entreprenant, le plus ferme et le plus constant à la fois, résolut de l'atteindre par le sud. Cet homme, qui n'était pas navigateur de son métier, mais qui le devint par circonstance, avait nom Cavelier, sieur de La Sale; il était né à Rouen d'une famille honorable. Il avait étudié chez les jésuites, et s'était fait particulièrement remarquer dans les sciences exactes, quand, très-jeune encore, il passa au Canada, prit goût au commerce et surtout aux projets de nouvelles découvertes dans l'intérieur de l'Amérique septentrionale. Décidé à s'en faire une seconde patrie, il acheta une habitation dans l'île de Montréal, où une ville commençait à s'élever sous le patronage des Sulpiciens, qui en étaient devenus seigneurs. Ce fut en poussant les recherches à l'ouest des grands lacs, que l'on parvint à les étendre au sud. Si l'on en croit les relations des missionnaires de la compagnie de Jésus, un religieux de cet Ordre, nommé Allouez, aurait reconnu, en 1665, l'embouchure par laquelle le lac Supérieur se dégorge dans le lac Huron, et le saut de Sainte-Marie, rapide placé à cette embouchure, qui se brise sur un grand nombre de rochers, mais qu'on ne laisse pourtant pas de franchir

d'un côté en canot, à l'aide d'une perche. Le missionnaire Allouez aurait alors visité les tribus des rives sud du lac Supérieur. Trois ans après, il aurait été joint par les PP. Marquette et Dablon, et durant les cinq années suivantes, ces trois missionnaires auraient exploré les terres situées entre le lac Supérieur et le lac Michigan, et établi les postes de Mackinac, Sainte-Marie, de la Baie-Verte, points de ralliement de la civilisation sur les hauts lacs. Les mêmes missionnaires auraient entendu les Indiens parler du fleuve Missisipi, mot qui dans la langue des indigènes signifie *grande rivière*. La curiosité de ces Pères aurait été excitée; un si grand cours d'eau devait aboutir à l'Océan; quelques-uns supposaient qu'il se jetait dans la mer Vermeille ou golfe de Californie; d'autres qu'il se déchargeait dans le golfe du Mexique, ou bien encore qu'il allait à l'Océan Atlantique, le long des côtes de la Virginie ou de la Floride; et enfin ce serait sur les rapports des jésuites que le gouverneur et l'intendant de Québec auraient pris la résolution d'envoyer à la découverte au sud, en 1673. Mais, si l'on en croit d'autres autorités, ce serait à La Sale que reviendrait l'honneur d'avoir descendu, de l'an 1669 à l'an 1671, le Missisipi jusqu'aux Arkansas, par l'Ohio. C'est du moins ce qu'atteste une carte de Louis Joliet qui fut effectivement envoyé, en 1673, avec le P. Marquette et trois ou quatre Français, à la découverte du côté du Missisipi. Joliet, quoique par un autre chemin, par l'Ouisconsin, arriva au même point où était allé La Sale, mais ne poussa pas plus loin. La Sale paraît avoir eu d'abord une préoccupation tout autre que de descendre au golfe du Mexique par le Missisipi; le nom de *la Chine* donné par lui à son habitation de Montréal atteste qu'il s'était flatté, dans le principe, de trouver un passage pour aller à la Chine et au Japon par l'extrémité ouest des grands lacs. Il avait déjà acquis une grande habitude de la navigation sur les eaux intérieures de l'Amérique, et avait établi des comptoirs à la remonte du fleuve Saint-Laurent, tant par le cours qui s'élève vers le nord que par celui qui s'élève vers le sud, au-dessus de Montréal. Il n'épargnait rien pour atteindre ce grand résultat, faisant continuellement des excursions parmi les tribus indiennes, étudiant leurs habitudes, leurs mœurs, leurs ressources et leurs diverses langues.

A cette époque, la Nouvelle-France, qui avait été réunie au

domaine de la couronne, eut un gouverneur du plus grand mérite dans la personne de Louis de Buade, comte de Frontenac, à qui La Sale fit aisément accepter ses projets, comme déjà il les avait fait goûter à l'habile intendant du Canada Talon. Frontenac remonta en personne le Saint-Laurent au sud jusqu'au lac Ontario, et fit élever, au lieu où ce lac tombe dans le fleuve, un fort pour s'opposer aux courses des Iroquois et détourner vers Québec, situé à cent lieues de là, le commerce des pelleteries que ces Indiens pouvaient faire avec New-York et les Anglais. Peu après, le gouvernement de ce fort qui avait pris le nom de Frontenac, fut donné à La Sale, comme étant le poste le plus avancé dans l'intérieur des terres.

Ce n'était que le premier jalon que se ménageait le hardi pionnier. En 1675, La Sale passa en France, et s'y fit garantir par le roi, à de certaines conditions, le gouvernement et la propriété du fort Frontenac et du lac Ontario avec ses dépendances. Il paraît que des lettres d'anoblissement lui furent données en même temps que la seigneurie de Cataraqui, nom primitif du lieu où était situé le fort Frontenac.

La Sale, de retour au Canada, remboursa à Frontenac les dépenses qu'il avait faites sur le lac Ontario, et fit travailler avec ardeur à l'agrandissement de l'établissement. Des missionnaires de l'Ordre des Récollets vinrent joindre leurs efforts aux siens, et bientôt plusieurs familles françaises et même des Indiens auparavant nomades plantèrent leurs demeures autour du fort. Près de là, sur le lac Ontario, était un bon port; La Sale fit construire trois barques pontées, les premières de cette espèce qui furent vues sur les rapides du Saint-Laurent; c'était un nouvel acheminement au grand projet du découvreur. En 1677, La Sale revint en France pour y chercher des secours. On dira, dans un autre chapitre, comment il fut accueilli par Colbert, et quels furent les résultats de sa démarche.

Ce n'était pas que Colbert fût disposé à laisser prendre prématurément aux établissements français du nord de l'Amérique une extension que la disproportion relative des colonisateurs avec la colonie aurait rendue déraisonnable et pleine de dangers; au contraire, il avait donné à cet égard des instructions très-sages, pour lesquelles les particuliers ne montraient pas le respect dé-

sirable, alors qu'ils se laissaient entraîner, par l'intérêt souvent plus puissant que la crainte, à se fixer isolément dans des endroits trop avancés, qui étaient, comme par périodes, témoins de quelque catastrophe. Voici de quelle manière il exprimait, vers ce temps, son opinion sur ce point important qui n'est pas sans offrir quelque analogie avec la situation dans laquelle certains colonisateurs se sont trouvés depuis l'occupation de l'Algérie par les Français. « L'une des choses qui ont apporté le plus d'obstacles à la peuplade du Canada, a été que les habitants ont fondé leurs habitations où il leur a plu, et sans avoir eu la précaution de les joindre les unes aux autres pour s'aider et s'entre-secourir. Ainsi ces habitations étant éparses de côté et d'autre, se sont trouvées exposées aux embûches des Iroquois. Pour cette raison le roi fit rendre un arrêt de son conseil, par lequel il fut ordonné que dorénavant il ne serait plus fait de défrichement que de proche en proche, et que l'on réduirait nos habitations en la forme de nos paroisses, autant que cela serait possible. Cet arrêt est demeuré sans effet sur ce que, pour réduire les habitants dans des corps de village, il faudrait les assujettir à faire de nouveaux défrichements en abandonnant les leurs. Toutefois, comme c'est un mal auquel il faut trouver quelque remède, Sa Majesté laisse à la prudence du sieur Talon d'aviser avec le gouverneur et les officiers du conseil souverain, au moyen de faire exécuter ses volontés. »

L'attention de Colbert se portait aussi sur l'Amérique du Sud; il n'avait pas un moment cessé d'y entretenir des vaisseaux de l'État. Dans son esprit, la colonie qu'il avait envoyée dans la petite île de Cayenne n'était pas seulement un moyen pour s'assurer du commerce avec les populations de la Guyane, mais encore de fonder bientôt d'autres établissements sur le continent voisin. Encouragés par lui, du temps que Le Fèvre de La Barre l'aîné était gouverneur des îles et terre ferme de l'Amérique, les PP. Gillet et Bechamel, de la compagnie de Jésus, avaient entrepris, en 1674, un grand voyage dans l'intérieur de la Guyane, à l'ouest de l'île de Cayenne, et avaient parcouru de vastes contrées où nul Européen avant eux n'était allé.

Les flibustiers de la Tortue étaient toujours la terreur des Espagnols; Maracaibo et d'autres villes riches avaient été de

nouveau pillées par eux. Ces aventuriers, comme bien on pense, n'étaient pas faciles à maintenir à l'état de soumission, et ils avaient souvent donné beaucoup de peine à d'Ogeron, gouverneur de la Tortue et de la côte de Saint-Domingue, un de ces hommes pleins de bonnes intentions, de mérite réel même, que la fortune pourtant s'obstine à ne point seconder. La gloire du nom français et le désir d'étendre la prépondérance de la nation animaient d'Ogeron; il venait de proposer un nouvel essai de colonisation dans l'ancienne Floride française quand les Anglais s'y établirent, en 1669, et nommèrent la partie où ils s'étaient immédiatement fixés, la Caroline, du nom de leur roi Charles II. C'était l'apathie de la compagnie des Indes-Occidentales qui avait été cause de ce mécompte. Elle n'avait pas davantage secondé d'Ogeron dans ses projets sur les établissements espagnols de Porto-Ricco, et surtout de l'île Saint-Domingue, qu'il ambitionnait de donner tout entière à la France, à la faveur de la guerre qui régnait entre Louis XIV et Charles II d'Espagne. Une entreprise du gouverneur général de la compagnie, nommé de Baas, sur l'île de Curaçao, colonisée par les Hollandais, n'avait pas été plus heureuse que celles de d'Ogeron sur la partie espagnole de Saint-Domingue et sur Porto-Ricco. Enfin la compagnie des Indes-Occidentales, n'ayant point répondu à la pensée qui l'avait créée, n'ayant réussi, au bout de dix années, qu'à s'endetter de trois millions trois cent vingt-sept mille livres, et donnant même à craindre que les habitants des îles, en raison de sa détestable gestion, ne rompissent ouvertement avec elle et par suite avec la métropole, le gouvernement l'avait supprimée, en payant toutefois l'intégralité de sa dette. Il s'était, il est vrai, formé de nouvelles compagnies des débris de celle des Indes-Occidentales; mais avec des priviléges infiniment plus bornés, et qui laissaient une entière action à l'État sur les établissements français de l'Amérique et de la côte occidentale d'Afrique.

Cependant, confiants dans les inconvénients inséparables d'un changement de situation, les Hollandais avaient cru qu'il leur serait facile de ruiner les colonies de la France, et même de s'en emparer. Ils étaient venus, avec toute une flotte, attaquer le fort de cette île, et s'en étaient rendus d'autant plus aisément maîtres

qu'ils n'avaient eu à combattre que deux cent cinquante soldats environ, commandés par le jeune gouverneur de la colonie Le Fèvre de Lézy, frère cadet de Le Fèvre de La Barre, officier plein d'ardeur et d'avenir, mais qui alors n'avait pas l'expérience nécessaire. Le vice-amiral Binken, ayant sous ses ordres douze vaisseaux de guerre hollandais, plusieurs brûlots et des bâtiments de charge, après avoir laissé garnison à Cayenne, était allé augmenter les fortifications de l'île de Tabago, où ses compatriotes avaient fondé un établissement; puis il s'était donné la facile satisfaction de ravager Marie-Galande, petite dépendance de la Guadeloupe.

Mais ce n'avaient été que de vains succès; car bientôt le vice-amiral Jean d'Estrées arriva avec une escadre de dix bâtiments de guerre de deuxième, troisième, quatrième et cinquième rangs, *le Glorieux*, de 60 canons, qui portait le pavillon vice-amiral, capitaine de Méricourt; *le Précieux*, de 52, capitaines Pannetier et Mascranny; *le Fendant*, de 54, capitaines de La Roche-Courbon-Blenac et de Villers d'O; *l'Intrépide*, de 50, capitaines Louis Gabaret et de Grand-Fontaine; *le Galant*, de 46, capitaine Montortier; *le Marquis*, de 46, capitaine de Lizines; *les Jeux*, de 40, capitaine Caffinière; *l'Émérillon*, de 36, capitaine Hérouard de La Piogerie, major de la marine de Ponant; *le Soleil d'Afrique*, de 30, capitaine de La Borde; *le Laurier*, de 28, capitaine de Machault; plus les bâtiments de charge *le Brillant*, de 20 canons, capitaine Chaudeau de La Clocheterie; le *Fanfaron*, de 6, capitaine Jean-Étienne; *le Coche*, de 6, capitaine La Clide; *la Bayonnaise*, capitaine inconnu; trois barques longues, *l'Entreprenante*, de 4 canons, capitaine des Vaux; *l'Adroite*, de même force; *l'Assurée*, de 2 canons, et deux frégates légères: *la Fée* et *la Friponne*, capitaines Bourdet et Herpin. Les troupes de descente étaient commandées par les officiers Julien et de Martignac. D'Estrées s'était offert à armer une partie des bâtiments à ses frais, et en avait armé quelques-uns en effet, sachant combien la flotte de la Méditerranée occasionnait de dépenses à l'État. Noble exemple à citer aux officiers généraux riches, dans les temps où la patrie a besoin non-seulement de leur épée, mais encore de leur bourse, souvent moins prompte à s'offrir, et quelquefois cause de bien des déshonneurs. L'escadre du vice-

amiral français était partie de Brest, le 6 octobre 1676. Après s'être arrêtée huit jours aux îles africaines du cap Vert pour y prendre des rafraîchissements, elle mouilla, le 15 décembre, devant l'île de Cayenne, qu'elle avait tout d'abord mission de reprendre, comme étant la clef de la partie de la Guyane sur laquelle prétendait la France. Le 17, le chevalier Le Fèvre de Lézy joignit l'escadre, où sa présence ne fut pas sans utilité, en raison de la connaissance qu'il avait du pays. Jean d'Estrées arrêta qu'une descente serait opérée dans l'île dès le 18. Huit cents soldats et matelots de l'escadre se partagèrent en deux corps, dans le premier desquels se plaça le vice-amiral en personne. Ce partage avait pour but de séparer aussi les forces de l'ennemi. On laissa à Louis Gabaret, comme étant le plus ancien des capitaines de l'escadre, le soin de soutenir, avec cinq vaisseaux, l'effort des forces navales hollandaises que l'on attendait, mais qui ne vinrent pas. Les quelques autres vaisseaux français furent chargés de s'avancer le plus qu'ils pourraient près du fort. Une barque longue, que l'on avait aussi chargée de soldats et de matelots, et dont la première destination était de soutenir les chaloupes à l'aide desquelles on ferait, comme d'ordinaire, la descente, avait ordre de retourner ensuite en garde à la tête des principaux bâtiments. Le 18, la mer s'étant trouvée très-grosse, les deux corps furent obligés de débarquer en un même endroit, nommé Miret, qui leur présentait le moins d'obstacles. Les Hollandais se bornèrent, pour le moment, à observer les Français. Le chevalier de Lézy, qui avait à cœur de venger l'affront que des forces supérieures lui avaient fait naguère essuyer en ce même lieu, se chargea d'aller sommer le gouverneur et les officiers hollandais de rendre le fort de Cayenne ; mais il en reçut pour réponse qu'avec le nombre d'hommes dont ils disposaient, ils mériteraient d'être pendus en Hollande, s'ils ne se défendaient pas en gens de cœur. Des travaux bien palissadés et une grande quantité de canons qu'ils y avaient placés donnaient une assez grande sécurité aux ennemis, qui s'étaient en outre flattés que les Français se contenteraient de se rembarquer après avoir pillé l'île. Pour rendre inutiles, autant que possible, leurs travaux et leur artillerie, le vice-amiral résolut de les attaquer pendant la nuit; mais comme la lune était alors dans son plein, on jugea à propos d'attendre jusqu'au 21 dé-

cembre, qu'il y eût assez d'obscurité depuis le coucher du soleil jusqu'au lever de la lune, pour que chacun eût le temps de se porter au lieu de son attaque sans être découvert. Les Hollandais, entendant battre la retraite du côté du camp français comme les soirs précédents, se confirmaient encore dans leur quiétude, quand, à l'heure fixée, les troupes de descente arrivèrent ponctuellement, par différents sentiers, à l'endroit qui leur avait été assigné, et commencèrent soudain les attaques de tous les côtés avec un tel ensemble et une telle vigueur, que, vingt minutes après, les travaux extérieurs et le fort lui-même étaient en leur pouvoir, avec le gouverneur, les officiers et tous les soldats hollandais. Les capitaines de vaisseau Pannetier, de Grand-Fontaine et de La Roche-Courbon-Blenac s'étaient signalés dans cet assaut et y avaient été tous trois blessés. Le premier, quoiqu'il eût eu la mâchoire cassée d'un coup de mousquet, n'avait cessé de stimuler le courage des soldats; et le second, porté dans une chaise, faute de pouvoir marcher, avait donné ses ordres jusqu'à la fin avec le plus grand sang-froid. Le chevalier Le Fèvre de Lézy était rentré le premier dans le fort dont on l'avait fait sortir quelques mois auparavant. C'est ainsi qu'au temps de Louis XIV on offrait aux hommes de cœur l'occasion de venger une défaite passagère par un triomphe durable. Du reste, ce succès des armées françaises dans la campagne du vice-amiral Jean d'Estrées en Amérique n'avait pas été obtenu sans pertes. Trente-huit soldats et matelots tués, quatre-vingt-quinze blessés, sans compter les officiers, étaient la preuve de l'acharnement de la défense.

Après avoir repris Cayenne, le vice-amiral Jean d'Estrées fit voile pour les Antilles, séjourna quelque temps à la Martinique, non dans le loisir, mais occupé à y augmenter le plus possible ses forces pour aller attaquer l'île de Tabago, où les Hollandais continuaient à se fortifier d'une manière menaçante pour les Antilles françaises. Les îles de la Martinique, de la Guadeloupe et de Saint-Christophe lui fournirent de trois à quatre cents hommes qui réparèrent, et au delà, les pertes en soldats qu'il avait faites à Cayenne. Il avait espéré devancer l'escadre hollandaise à Tabago; mais quand il arriva en vue de cette île, le 19 février 1677, l'amiral Binken se trouvait depuis quinze jours déjà dans la baie, sous la protection d'un fort défendu par sept cents hommes.

Le vice-amiral Jean d'Estrées, qui avait alors dix bâtiments, de 28 à 60 canons, et un brûlot, assembla son conseil, dans lequel il fut décidé que pour neutraliser l'avantage que donnait aux ennemis la communication qu'ils avaient établie entre le fort et leurs vaisseaux, on les attaquerait à la fois par terre et par mer. Il était difficile d'atteindre l'escadre hollandaise embossée dans un endroit où les vaisseaux français ne pouvaient pénétrer qu'un à un. Les canons du fort et des batteries à fleur d'eau semblaient en outre rendre le port de Tabago si peu accessible, que les habitans de l'île y avaient mis, sur une grande flûte, comme en un lieu sûr à tout événement, leurs femmes, leurs enfants, leurs nègres et tous leurs objets les plus précieux. Le vaisseau français *l'Intrépide*, auquel était réservé le périlleux honneur d'entrer le premier, en conséquence du privilége d'ancienneté de Louis Gabaret, son capitaine, mit à la voile pour prendre son poste; mais il rencontra, à six ou sept pieds sous l'eau, une roche, d'ordinaire remarquable par un continuel tourbillonnement, que le calme extrême de la mer dissimulait ce jour-là complétement; *l'Intrépide*, y toucha par le côté et fut arrêté; toutefois on vint à bout de le relever sans qu'il eût souffert. Mais cet accident ne laissa pas de refroidir quelques-uns des capitaines qui avaient d'abord montré le plus d'ardeur, et la majorité des avis pencha dès lors pour qu'on attaquât au préalable le fort, dans le but de mettre, lorsqu'on s'en serait rendu maître, les vaisseaux ennemis entre les batteries de la terre et le canon de l'escadre française. On se prépara le lendemain à débarquer des troupes comme il avait été résolu. Les ennemis détachèrent deux cents hommes pour empêcher le débarquement; mais deux vaisseaux que l'on fit approcher tirèrent quelques coups de canon, qui les forcèrent à la retraite. Les Français, ayant mis pied à terre, s'ouvrirent un chemin de la longueur d'une lieue, à l'aide de serpes et de cognées, pour gagner une hauteur défrichée qui se trouvait à sept ou huit cents pas du fort et présentait un campement commode. Le vice-amiral, qui avait conduit une partie des siens au débarquement, ne tarda pas à visiter le camp. Après avoir examiné toutes choses, il ordonna à Grand-Fontaine, ancien officier d'infanterie, maintenant capitaine de vaisseau, qui commandait les troupes de descente, d'attaquer les Hollandais entre neuf et dix heures du soir,

pendant qu'il ferait lui-même, du côté de la mer, une diversion assez puissante pour empêcher l'escadre de l'amiral Binken de s'occuper d'autre chose que de sa propre défense. Jean d'Estrées étant ensuite retourné sur *le Glorieux*, où flottait son pavillon, détacha quatorze chaloupes, sous les ordres des capitaines Louis Gabaret et Villers d'O, pour aborder un vaisseau ennemi qui, mouillé à l'entrée du port, épiait tous les mouvements des Français et leur était extrêmement incommode. Les chaloupes, avec le peu d'infanterie qu'elles portaient, firent leur commission avec une intrépidité extraordinaire, et ne lâchèrent point prise qu'elles n'eussent forcé le vaisseau hollandais à couper ses câbles et à se réfugier fort avant dans le port sous la protection de toute l'escadre de Binken. Cependant Grand-Fontaine avait manqué l'attaque du fort par suite du débordement d'un ruisseau, soulevé par une pluie subite et abondante. En outre, les troupes du camp ne se trouvaient pas assez nombreuses pour attaquer l'ennemi, avec quelques chances de succès, dans les fortes positions qu'il occupait. Le vice-amiral prit alors le parti de faire débarquer tout ce qui restait d'infanterie dans ses vaisseaux, ordonna au major de la marine de Ponant, Hérouard de La Piogerie, qui avait autrefois servi sur terre en qualité de lieutenant-colonel, d'aller prêter main-forte à Grand-Fontaine, et lui-même il se rendit sur la hauteur pour y camper. Les opinions continuaient à être très-partagées sur la manière dont on devait définitivement agir. Le vice-amiral, plus brave et habile officier général sur terre qu'il n'était expérimenté marin, penchait pour une attaque dont le succès serait acquis, selon lui, à beaucoup de résolution et de hardiesse. Ce n'était pas sans regret que, sur l'avis de tous les capitaines de ses vaisseaux, il avait abandonné son premier projet de faire irruption dans le port de Tabago et de tâcher d'en finir par un brillant coup de main. Il retourna sur son escadre pour y tenir un dernier conseil et y prendre une dernière résolution. Là, il fit surtout valoir les instructions qu'il avait reçues de chercher partout l'escadre hollandaise pour la combattre et la détruire. Les capitaines vraiment marins, ceux qui n'étaient pas entrés dans l'armée navale avec lui, opinèrent une seconde fois, malgré tous ses raisonnements, pour ne point exposer les vaisseaux à périr inutilement sur des bancs et des rochers, et décla-

rèrent qu'ils étaient prêts à apposer leur signature à leur avis. Désespérant de pouvoir faire accepter ses idées par sa marine, et ne voulant pas sans doute assumer sur lui toute la responsabilité des événements, le vice-amiral se rendit de nouveau au camp pour tenter au moins un dernier effort du côté de la terre, et y animer ses troupes par sa présence et son exemple. Peu de moments après qu'il y était arrivé, il fut bien agréablement surpris de voir accourir Louis Gabaret et deux autres capitaines de vaisseaux, qui lui annoncèrent qu'on venait de prendre une barque ennemie, dont le pilote assurait qu'il introduirait les bâtiments français dans la baie de Tabago, sans aucun péril pour eux, pourvu qu'on lui donnât la liberté après le combat. Le vice-amiral, au comble de ses vœux, revint sur son vaisseau, y assembla promptement le conseil, interrogea à plusieurs reprises le pilote arrêté, trouva qu'on pouvait s'en fier à sa parole, et concerta sur l'heure une attaque, comme il l'avait désirée dès le début, par terre et par mer à la fois. On convint que l'entrée des vaisseaux dans le port précéderait de trois quarts d'heure l'assaut que donneraient au fort les troupes commandées par Hérouard de La Piogerie et Grand-Fontaine, tous deux comme on l'a dit, anciens officiers de terre.

Ce fut le 3 mars 1677 que les vaisseaux français se risquèrent définitivement, sur la foi d'un pilote qui, tout à l'heure encore, appartenait à l'ennemi, à pénétrer dans la baie de Tabago. *L'Intrépide*, malgré l'accident qu'il avait éprouvé dans une première tentative, ne céda sa place d'honneur à aucun autre : il alla mouiller en tête de tous, avec son valeureux capitaine, Louis Gabaret, à portée de pistolet de l'escadre hollandaise, sans tirer un seul coup de canon. Une blessure dangereuse que Gabaret reçut dès le commencement, ne l'empêcha point de rester sur le pont à donner ses ordres. Le capitaine Montortier le suivit de près, avec son bâtiment *le Galant*, de 46 canons, et fit une manœuvre non moins brave ; le capitaine de La Roche-Courbon-Blenac vint en troisième, et se posta audacieusement, avec *le Fendant*, de 54, entre les vaisseaux et les batteries de l'ennemi. Le capitaine de Lizines, sur *le Marquis*, de 46, entra à son tour, aborda à toutes voiles un vaisseau hollandais; et son premier enseigne, le comte d'Aunay, étant sauté sur le bord ennemi avec

une trentaine des siens, engagea sur-le-champ une lutte corps à corps. Le pilote du *Glorieux*, demandant à d'Estrées à quel vaisseau ennemi il voulait aller : « Au plus grand et au plus fort, répondit le vice-amiral. — A vos souhaits, Monseigneur, » reprit le pilote. Et *le Glorieux*, que menaçait une prochaine catastrophe, arriva sur le contre-amiral hollandais, qui était effectivement le plus fort des vaisseaux ennemis ; il fut immédiatement salué de tout le feu de l'escadre batave, en même temps que de celui des forts et des batteries à fleur d'eau. Le capitaine Mascramy, qui avait remplacé Pannetier sur *le Précieux*, s'empressa aussitôt d'arriver sur le vaisseau vice-amiral de Binken, qu'il s'estimait heureux de voir d'Estrées lui laisser ; mais, après avoir échangé avec lui plusieurs bordées furieuses, *le Précieux* fut démâté et eut son câble coupé d'un coup de canon, ce qui le fit donner à la côte. Les autres vaisseaux étaient aussi entrés dans le port et, de même que ceux qui les avaient précédés, ils avaient mouillé à la portée du pistolet. Le combat devint d'autant plus terrible que l'espace dans lequel il se passait était plus resserré. Quand même les capitaines français ne fussent pas convenus, dans le dernier conseil de guerre tenu par d'Estrées, de vaincre ou de mourir, la position dans laquelle ils s'étaient placés volontairement leur en faisait désormais une impérieuse nécessité ; le vent même se serait opposé à ce qu'ils reculassent. L'engagement qui avait lieu de si près, que les canons opposés étaient, pour ainsi dire, bouche à bouche, les boulets rouges qui partaient incessamment du fort et du rivage ; l'ardeur excessive du jour, qui ne laissait prise qu'à un vent aussi brûlant que celui qui parcourt les déserts de l'Afrique : tout se réunissait pour menacer les deux escadres d'un prochain embrasement. Cependant les hommes du vaisseau *le Marquis*, qui étaient passés à l'abordage avec le comte d'Aunay, semblaient être entièrement les maîtres d'un des vaisseaux ennemis. Après un combat d'une demi-heure, ils avaient en effet contraint les matelots et les soldats de se jeter à fond de cale et les y avaient enfermés en clouant sur eux les écoutilles. Ils pouvaient croire que leur unique soin désormais serait d'emmener leur prise, quand un boulet rouge vint mettre le feu au petit hunier du vaisseau captif. Ce fut en vain qu'on essaya de l'éteindre ; l'incendie se développa

dans une progression effrayante, et l'on ne put empêcher qu'il ne se communiquât au vaisseau vainqueur. Pendant que les malheureux Hollandais brûlaient à fond de cale, les Français, sur *le Marquis*, n'avaient pas un sort meilleur. On vit, sur le bord de la sainte-barbe de ce bâtiment, le capitaine et son chirurgien-major qui criaient qu'on les sauvât; mais, au même instant, le vaisseau sauta avec son commandant, de Lizines, les lieutenants de Mesnadière et tous ceux qui s'y trouvaient. Le comte d'Aunay, qui avait conduit l'abordage, parvint à s'échapper du vaisseau hollandais tout en feu, avant qu'il eût aussi sauté. Le combat étant de vaisseau à vaisseau, il n'y en avait pas un qui ne présentât son drame particulier et également épouvantable. *Le Précieux* qui, ainsi qu'on se le rappelle, avait donné à la côte, ayant vu en outre couler à fond sa chaloupe, implora longtemps en vain le secours des autres vaisseaux. Le péril était si grand pour tous, que nul ne semblait disposé à livrer ses moyens de salut ni à se défaire de ses propres chaloupes. A la fin il y en eut deux qui se décidèrent à envoyer les leurs. Le capitaine Mascranny, ayant perdu tout espoir de remettre son vaisseau à flot, voulut se servir de celles-ci pour sauver, en plusieurs voyages, tout son équipage. Mais son désespoir fut grand quand il s'aperçut bientôt que les chaloupes ne revenaient pas du premier voyage qu'il leur avait fait faire : dans leur effroi, ceux à qui il en avait confié la conduite avaient oublié leurs camarades. La conduite du lieutenant Champigny de Saint-Pierre fut peu honorable dans ces circonstances. Une troisième chaloupe vint pourtant encore à bord du *Précieux;* Mascranny ordonna à un de ses officiers de s'y embarquer avec une partie des hommes qui restaient, et de revenir aussitôt en prendre d'autres; mais les gens du vaisseau sur lequel il avait transporté son monde n'ayant pas consenti à renvoyer la chaloupe qui leur était devenue à eux-mêmes d'une imminente nécessité, cet officier ne put faire qu'à moitié sa commission. Ce fut alors seulement que le capitaine Mascranny prit le parti d'aller à bord du *Glorieux*, pour solliciter le vice-amiral d'user de son autorité en faveur du *Précieux*, et d'ordonner aux autres vaisseaux de l'aider à en retirer cent vingt hommes environ qui s'y trouvaient encore, estropiés ou légèrement blessés. Le vice-amiral, qui était personnellement dans la plus critique po-

sition, dit à Mascranny qu'il eût à faire tout son possible pour sauver les malheureux qui restaient sur le vaisseau échoué; mais il lui enjoignit surtout de brûler celui-ci plutôt que de souffrir qu'il tombât au pouvoir des Hollandais. Mascranny, avec un canot extrêmement petit, alla de vaisseau en vaisseau, tantôt faisant valoir l'ordre du vice-amiral, tantôt employant la seule prière, pour obtenir le secours d'une chaloupe qui suffît à retirer les siens du danger où ils étaient. Mais partout on lui répondit au nom du péril presque aussi grand dans lequel on se trouvait soi-même. Le capitaine du *Précieux*, ayant dès lors perdu toute espérance de pouvoir retirer de son vaisseau les estropiés et les blessés, crut qu'il était maintenant de son devoir d'accomplir rigoureusement la dernière partie des ordres qu'il avait reçus du vice-amiral. Il revint à son bord, dit à tous ceux qui lui semblaient encore en état de se sauver qu'ils eussent à se jeter au plus vite à la nage, et, un boute-feu à la main, il se disposa à allumer lui-même l'incendie du *Précieux*. Mais les infortunés qui se voyaient près d'être sacrifiés à l'honneur du pavillon, oubliant leurs tortures pour échapper à la mort, se dressèrent aussitôt autour de lui avec une rage convulsive, ceux-ci le menaçant de leurs poignets sanglants, de leurs restes de bras, ceux-là, qui n'avaient plus d'autre moyen, de leurs dents qu'un affreux délire agitait. Mascranny se vit arracher des mains son boute-feu, et fut trop heureux d'échapper, en sortant du vaisseau, à cette foule de corps galvanisés, sanglants et mutilés, qui, dans leur naturel instinct de conservation, aimaient mieux tomber au pouvoir de l'ennemi que de périr dans les flammes. Il leur arriva bientôt comme ils avaient préféré.

L'Intrépide, qui était entré le premier dans la baie, combattait depuis plus de trois heures avec une prodigieuse fureur, quand son capitaine, Louis Gabaret, qui avait déjà reçu trois blessures sans cesser de donner ses ordres, fut atteint d'un quatrième coup dont il ne se releva pas. C'était un officier des plus habiles et des plus braves, et sa mort devait être universellement regrettée. Les officiers de l'*Intrépide*, nommés de Tivas, Courpeteau, Herpin, et Coisnard, perdirent toute contenance après la mort de leur commandant; on eut même la honte d'en voir se jeter dans la chaloupe, et, malgré les ordres contraires du vice-amiral, ne plus

revenir avec elle porter secours à *l'Intrépide* près de périr. Un prêtre, nommé de Mamiel, aumônier sur ce bord, fut, de tous les gens de quelque rang, celui qui, après la mort de Louis Gabaret, s'y comporta le plus dignement, cherchant et implorant les secours des autres vaisseaux français pour les soldats et les matelots de *l'Intrépide.*

Ce qui se passait sur *le Glorieux* ne le cédait pas en horreur à ce dont avaient été témoins *le Marquis* et *le Précieux.* Le vice-amiral d'Estrées s'était, il est vrai, rendu maître en moins d'un quart d'heure du vaisseau contre-amiral hollandais qu'il avait abordé; un de ses lieutenants, le chevalier d'Hervaux, avait fait prisonnier le lieutenant de ce vaisseau et l'avait fait entrer dans *le Glorieux* par un sabord; un gentilhomme de Bretagne, nommé de l'Isle, avait, de son côté, envoyé le pavillon de la prise au vice-amiral; et la joie de l'équipage du *Glorieux* était devenue telle un moment, que, de la cale au haut des mâts, on n'entendait plus retentir qu'un immense cri de : « Vive le roi! » Mais cette joie fut de courte durée. Un boulet rouge vint, par là aussi, mettre le feu au vaisseau abordé, tout près de la chambre aux poudres. Alors *le Glorieux* se débattit de toute sa puissance, pour déborder, pour se séparer de ce trophée funeste auquel il s'était lui-même attaché; il en était à peine à une distance de deux brasses, quand le feu se mit aux poudres de la prise, accabla les Français de toutes sortes de débris de canons et de bois enflammés, démembra tout l'arrière du *Glorieux*, et le changea bientôt lui-même en un théâtre d'incendie. Le vice-amiral d'Estrées, gravement blessé à la tête en deux endroits, et ayant perdu chaloupe et canots, attendait, appuyé à l'un des mâts de son vaisseau près de sauter, que quelque frêle embarcation du reste de son escadre vînt lui apporter un secours que chaque seconde de retard pouvait rendre inutile. Ce secours ne venait pas: un volontaire, du nom de Berthier, offrit d'aller le chercher, avec un matelot, non près des amis, mais aux vaisseaux mêmes de l'ennemi, qui étaient plus proches. Berthier, avec son matelot, s'élance à la nage, parvient à son but, et enlève une de chaloupes des Hollandais jusque sous l'éperon d'un de leurs vaisseaux qui, ne s'apercevant pas lui-même qu'il brûlait par ses hunes et ses hauts mâts, faisait, par tous ses sabords,

un feu d'enfer sur *le Glorieux*. Berthier amena sa chaloupe à d'Estrées. Le vice-amiral, contrairement au généreux usage généralement en vigueur dans la marine dès avant cette époque, s'embarqua le premier avec ses officiers, non sans promettre à son équipage, qui s'était montré si dévoué à sa personne, de revenir bientôt lui-même le chercher et de ne point le laisser périr sans secours. La chaloupe sur laquelle était descendu d'Estrées avec ses officiers, ne pouvait arriver à aucun vaisseau français sans faire le tour de deux des plus grands vaisseaux ennemis; elle en reçut un coup de canon qui l'emplit d'eau, et emporta le talon du soulier du lieutenant d'Hervaux. Un chapeau fut immédiatement employé à boucher le trou de l'embarcation, pendant que l'on en retirait l'eau avec d'autres chapeaux; mais elle n'en menaçait pas moins de périr, et l'on n'eut pas d'autre ressource que de la diriger en toute hâte vers la terre, où elle ne put si complétement arriver, que ceux qui la montaient ne fussent obligés de se mettre dans la mer jusqu'à la ceinture pour atteindre le rivage; le vice-amiral, qu'un matelot prit sur ses épaules, fut déposé à une portée de mousquet du fort de Tabago qui était toujours au pouvoir des Hollandais; car les troupes débarquées sous les ordres d'Hérouard de La Piogerie et de Grand-Fontaine n'avaient eu aucun succès; Hérouard avait été tué et Grand-Fontaine avait eu le bras cassé; de sorte que d'Estrées n'était sorti d'un danger que pour tomber dans un autre en apparence non moins grand. Le rivage était couvert de matelots hollandais échappés des vaisseaux ennemis qui avaient péri. Jean d'Estrées, entré tardivement dans la marine pour y commander du premier saut, n'avait pas tous les mérites d'un bon amiral à beaucoup près; mais, hors de la manœuvre navale, il était beau toujours de courage et de sang-froid. Il fit porter à bras deux de ses officiers, Méricourt et d'Hervaux, qui étaient blessés à ne pouvoir plus marcher; puis il ordonna à douze ou treize hommes de le suivre fort serrés et armés de mousquetons peu dangereux car ils étaient mouillés, qu'ils retournèrent prendre dans la chaloupe. Jouant alors le vainqueur, quoique sa position fût des plus désespérées, le vice-amiral, la tête toute saignante encore des coups qu'il avait reçus, alla droit aux matelots hollandais, et leur envoya dire par un des siens qu'il leur ferait bon quartier

s'ils se rendaient, mais sur l'heure. Les Hollandais, croyant que le vice-amiral et ses douze ou treize hommes étaient débarqués de plein gré et ne pouvaient manquer d'être appuyés, mirent bas les armes et se rendirent au nombre de quatre-vingt-dix. D'Estrées les retint jusqu'à ce que, une chaloupe lui ayant été envoyée par un de ses vaisseaux, il se rembarquât avec les quelques hommes qui l'avaient suivi à terre. Pendant ce temps il n'avait pu retourner au *Glorieux* qui, envahi à la fois par le feu et par l'eau, s'était englouti en jetant, pour dernier adieu, vers les cieux, une gigantesque colonne de fumée. Sur le *Soleil d'Afrique*, on avait à regretter la perte du capitaine de La Borde et de plusieurs autres officiers.

Si la perte des Français avait été grande, celle des Hollandais avait été bien autre encore. De toute leur escadre, il ne restait plus que deux vaisseaux tout désemparés. Les bâtiments sur lesquels on avait eu l'imprudence d'embarquer, pour les mettre plus en sûreté, nombre d'habitants de l'île, avaient été la proie des flammes et avaient sauté comme les autres. Longtemps les cris des femmes et des enfants, les hurlements des nègres, se joignant au bruit du canon et aux explosions des poudrières, avaient rempli le port d'épouvante et d'horreur.

D'Estrées, désolé que l'attaque du côté de la terre n'eût pas même eu le succès de la sienne sur mer, prit le parti de rembarquer les troupes du camp, et, après avoir employé trois jours, continuellement sous le feu des ennemis, à retirer à grand'peine du port ce qui lui restait de vaisseaux, il mit à la voile pour la Grenade, y établit un hôpital pour ses blessés, y fit radouber son escadre, passa ensuite quelque temps à la Martinique, et revint en France au mois de juin 1677, rendre compte de ce qu'il avait fait en Amérique. Son combat dans la baie de Tabago fut considéré comme une victoire, en raison de l'anéantissement de l'escadre hollandaise, et une médaille fut frappée à cette occasion, pour relever un triomphe si chèrement acheté.

Mais cette victoire, si c'en était une, n'ayant point rempli le but de l'expédition, lequel était d'enlever aux Hollandais une position inquiétante pour le commerce français, il fut décidé qu'avant la fin de cette même année 1677, le vice-amiral Jean d'Estrées ferait une nouvelle tentative sur Tabago. Une forte

escadre appareilla de Brest le 1er octobre. Elle se composait de deux vaisseaux de deuxième rang, *le Terrible*, de 68 canons, portant le pavillon de d'Estrées, capitaine de Méricourt, et *le Tonnant*, de 64, portant la cornette du chef d'escadre de Grancey, capitaine Mascranny; de cinq vaisseaux de troisième rang, *le Belliqueux*, de 60 canons, capitaines de Nesmond et de l'Estrille, *le Duc*, de 50, capitaine de Sourdis, *le Prince*, de même force, capitaine d'Infreville de Saint-Aubin, *l'Hercule*, de 50 canons aussi, capitaine de Flacourt, et *le Bourbon*, de 44, capitaine de Rosmadeck; de trois vaisseaux de troisième rang, *l'Alcyon*, de 44, *le Brillant*, de 40, et *l'Étoile*, de 38, capitaines d'Amblimont, Chaudeau de La Clocheterie et de Montortier; d'un bâtiment de cinquième rang, *l'Émérillon*, de 34 canons, capitaine du Drot; de la flûte armée en guerre *le Dromadaire*, de 20 canons, capitaine de La Harteloire; de quatre bâtiments de charge, et de quatre brûlots, commandés par les capitaines des Herbiers de l'Estenduère, d'Héricourt, Jean-Étienne et Mezières, en tout vingt bâtiments. Chemin faisant cette escadre enleva aux Hollandais, dans l'Afrique occidentale, l'île de Gorée à une lieue du cap Vert et à trente lieues environ au sud du fleuve le Sénégal. Les Hollandais étaient, depuis l'an 1617, en possession de l'île de Gorée qui, de même que celle d'Arguin, leur était d'une grande utilité pour leur commerce avec la côte occidentale et l'intérieur de l'Afrique.

L'escadre française reprit ensuite sa destination principale, l'Amérique, où elle eut nouvelle que Le Fèvre de Lézy, que l'on avait laissé à Cayenne, s'était emparé, au mois de juillet, du fort hollandais d'Orange, dans l'Amérique méridionale, et avait ruiné toutes les colonies de l'ennemi aux environs.

Le vice-amiral Jean d'Estrées mouilla, le 7 décembre, devant cette petite, mais importante île de Tabago qui naguère lui avait opposé tant de résistance. Par un hasard heureux pour lui, il devait en avoir cette fois bon marché. Lorsqu'il eut opéré sa descente sans rencontrer d'obstacles sérieux, et dressé sa première batterie sur une éminence qui commandait un peu le fort, la troisième bombe qu'il fit tirer tomba en un lieu qui servait à la fois de magasin pour la poudre et de logement pour le gouverneur. Le vice-amiral hollandais Binken, qui

se trouvait alors à table avec ses principaux officiers, sauta en même temps qu'eux; et presque aussitôt après la garnison de Tabago se rendit prisonnière de guerre. Trois cents soldats, nombre d'officiers, un gouverneur vice-amiral avaient péri, et toute une île avait été prise par l'effet d'une seule bombe. Le vaisseau vice-amiral hollandais de 54 pièces de canon et deux autres bâtiments, qui étaient dans le port de Tabago, tombèrent au pouvoir des Français.

Un si rapide succès encouragea Jean d'Estrées à entreprendre de chasser les Hollandais du dernier poste qu'ils occupaient aux Antilles; il se disposa à aller attaquer la petite île de Curaçao. Mais une catastrophe due à son inexpérience nautique, jointe à une trop bonne opinion de soi-même, qui admettait peu les raisonnements contradictoires, vint, sur les entrefaites, couper court à ses projets. Après avoir encore reçu des renforts considérables des Antilles françaises et particulièrement de la côte de Saint-Domingue, il faisait voile, au mois de mai 1678, de la Martinique pour Curaçao, lorsque, malgré l'avis de ses capitaines et de son premier pilote, il envoya, sur le soir, un ordre aux vaisseaux de son escadre de courir toute la nuit sur une aire de vent qu'il marqua lui-même; il portait directement sur les îles d'Avès dont il ne se croyait pas si proche, et qui sont hérissées de hauts fonds, de bancs de sable et de rochers sous l'eau. Il était minuit environ : un bruit profond se fit entendre, qui retentit dans quatre mille cœurs; douze vaisseaux, marchant sur une même ligne, avaient touché et s'ouvrirent presque tous ensemble. Un seul vaisseau, une grosse flûte de charge, deux brûlots et l'hôpital de l'armée, qui étaient un peu en arrière, eurent le temps de revirer de bord, et servirent, quand le jour fut venu, à sauver les équipages, parmi lesquels pourtant on perdit trois cents hommes. Quelques navires flibustiers, qui arrivèrent fort à propos, furent d'un grand secours à l'escadre échouée. Un aventurier, du noble nom de Grammont, qui, par suite d'une jeunesse des plus orageuses, s'était associé aux *Frères de la Côte*, fut chargé de recueillir les débris du naufrage, pendant que le vice-amiral Jean d'Estrées allait recevoir, à Paris, comme prix de son bonheur à Tabago et consolation de son infortune aux rochers d'Avès, le bâton de maréchal de France.

Le flibustier Grammont, après avoir accompli son sauvetage, alla, de son chef, faire une descente à Maracaïbo, sous le prétexte de se procurer, aux dépens des Espagnols, des vivres dont il manquait. Accompagné de sept cents hommes, il s'empara de cette malheureuse ville qui semblait toujours être le point de mire des *Frères de la Côte*, la pilla, enleva aussi le fort de Gibraltar en Amérique, situé de l'autre côté du lac Maracaïbo, et, dans ce lac même, prit à l'abordage une frégate de 12 canons et plusieurs bâtiments de commerce. Tout fuyait devant Grammont; il résolut de marcher sur Torilha; mais, comme il ne pouvait se flatter de se rendre maître de cette ville que par surprise, il fit un détour de quarante-cinq lieues pour cacher son audacieux projet. Une fois arrivé à peu de distance de son but, il lui fallait encore, pour l'atteindre, passer une rivière profonde et des plus rapides; on lui indiqua le seul endroit guéable qu'elle offrît; mais les Espagnols paraissaient fortement retranchés sur l'autre bord. Grammont ne se laissa point arrêter par cet obstacle; il traversa la rivière à la faveur d'un feu très-vif que firent ses gens sur la tranchée, et bientôt les Espagnols, saisis d'une terreur panique, se dispersèrent dans les bois. Grammont trouva la ville de Torilha désertée, à son approche; mais les habitants, en se retirant précipitamment, n'avaient pas à beaucoup près emporté toutes leurs richesses; c'était autant qu'il en fallait pour le moment aux flibustiers; ils se rembarquèrent, à la façon des anciens pirates normands, tout chargés de butin.

Pour réparer autant que possible les malheurs résultant en partie de l'inexpérience de Jean d'Estrés, on envoya aux Antilles, à la fin de l'année 1678, le capitaine Forant, avec une division de huit bâtiments. L'habile et vieux marin, d'après un projet proposé par lui-même, avait surtout pour mission de repêcher les canons, les ancres et munitions de fer et de fonte que l'on avait perdus sur les roches d'Avès. Il réussit à retirer de la mer trois cent soixante-deux pièces de canon et une grande quantité d'autres objets (1).

Quoique Jean d'Estrées eut enlevé aux Hollandais l'île de Gorée, la compagnie française du Sénégal prétendait encore, sur la côte occidentale d'Afrique, à diverses positions, particulièrement à l'île d'Arguin, située à quatre-vingt-dix lieues au nord

de l'embouchure du Sénégal. Il y avait alors dans la marine du commerce un jeune homme de Bayonne, fils d'un marchand de jambon, qui, par son sang-froid, son énergie et son talent, s'était vu nommé, fort avant l'âge, au commandement d'un des navires de cette compagnie, et qui, bientôt après, en 1678, avant la conclusion de la paix, fut chargé de conduire une expédition à la conquête de l'île d'Arguin. Ce jeune homme, destiné à tenir un rang considérable dans la marine et à s'y couvrir d'une gloire peu commune, avait nom Ducasse. La compagnie du Sénégal, de concert avec le gouvernement, mit à sa disposition un vaisseau de 35 canons et deux grandes flûtes, avec cinq cents hommes de troupes de débarquement. Ducasse, sorti du Hâvre-de-Grâce avec cette petite division, se présenta devant Arguin et n'éprouva aucun obstacle pour la descente de ses troupes. Mais, lorsqu'il fit sommer le gouverneur du fort de se rendre, celui-ci répondit qu'il était décidé à se défendre jusqu'à la dernière extrémité. Les directeurs de la compagnie du Sénégal, comptant sur une conquête facile, avaient négligé de faire transporter les munitions nécessaires pour un siége; en sorte que Ducasse se vit contraint de rembarquer ses troupes, préférant un retard qui assurât le succès de son entreprise, à une précipitation qui l'aurait compromis. Après s'être procuré à Saint-Louis du Sénégal les canons et les munitions dont il avait besoin, il reparut devant Arguin et y débarqua aussi facilement que la première fois. Le gouverneur du fort, qui avait appelé à son aide les peuplades indigènes, montra la même fermeté qu'auparavant. Ducasse fit dresser alors, près d'un chemin couvert, deux batteries de quatorze canons chacune, avec lesquelles il enleva bientôt la contrescarpe et, en deux jours, ouvrit la brèche. Une mine pratiquée par ses soins était près de faire sauter une notable partie du fort, quand le gouverneur, effrayé d'un si rapide succès, demanda à capituler. Ducasse, en conséquence, prit possession du fort et de l'île d'Arguin. La compagnie du Sénégal passa, en 1679, avec les souverains indigènes de Rufisque, Portudal et Joal, des traités qui lui assuraient la propriété d'environ trente lieues de côtes, sur six lieues de profondeur, entre le cap Vert et la rivière de Gambie. Elle ne crut pas trop payer les services que venait de lui rendre Ducasse, en le nommant l'un de ses directeurs

En faisant retour pour la France, ce marin eut connaissance d'une frégate hollandaise à laquelle il donna la chasse. Après l'avoir retenue dans ses eaux et l'avoir quelque temps canonnée, il manœuvra pour l'aborder, y réussit et sauta dessus sans s'inquiéter du nombre d'hommes qui le suivaient; mais pendant qu'il faisait des prodiges de valeur, les deux bâtiments, mal accrochés sans doute, se séparèrent, et Ducasse, avec vingt de ses gens seulement, resta sur le pont ennemi. Dans la position d'un homme qui aurait brûlé son vaisseau derrière lui pour s'obliger à en conquérir un autre, Ducasse, loin de paraître déconcerté par cet événement, redouble de courage et d'efforts, et, malgré l'infériorité du nombre, parvient à se rendre maître de la frégate ennemie. Ayant rappelé ensuite son bâtiment par des signaux de victoire, il retourna à son bord et entra quelques jours après à La Rochelle avec sa prise.

Dans leurs essais d'établissements aux Indes-Orientales, les Français, continuellement attaqués par les indigènes, inquiétés par les Anglais de Madras et par les Hollandais, s'étaient maintenus néanmoins à Saint-Thomé jusqu'en 1674, au prix de combats incessants et de beaucoup de souffrances. Mais la lutte n'était pas égale; les ennemis remplaçaient aisément leurs pertes, et La Haye ne pouvait remplacer les siennes; il lui fallut enfin capituler le 22 septembre 1674, après avoir en quelque sorte été assiégé pendant dix-huit mois. Il obtint de sortir de la place avec les honneurs de la guerre. Deux bâtiments pour ramener ses troupes en France et des vivres pour huit mois, ce fut tout ce qu'il put sauver de son escadre; il laissa dans Saint-Thomé cent vingt-six canons de fonte ou de fer. Parti de ce lieu, le 23 septembre 1674, avec cinq cent dix-neuf hommes seulement, tant officiers que soldats, matelots et autres, La Haye découvrit le Fort-Dauphin de Madagascar, le 8 décembre; il y envoya un enseigne, un pilote et quelques matelots, pour avoir des nouvelles de la colonie; entrés dans le port, ceux-ci trouvèrent l'établissement ruiné de fond en comble; les maisons avaient été brûlées, les armes du roi brisées et les canons encloués. Ils apprirent de quelques indigènes qu'ils trouvèrent dans ces décombres que Champmargou était mort depuis un an; que les Hollandais en avaient profité pour venir tout détruire dans la colonie, et qu'ils

avaient massacré le peu de Français qui s'étaient retirés dans le fort. La Haye, après avoir reçu cette désastreuse nouvelle, continua sa route et vint mouiller au Port-Louis, le 6 mai 1675; c'était alors le port de l'entrepôt que la compagnie des Indes avait dans le voisinage, là où s'éleva par la suite Lorient. Cette malheureuse expédition avait coûté à la France, outre un assez grand nombre de bâtiments et beaucoup d'argent, plus de la moitié des troupes et des équipages qui en avaient fait partie; le chef d'escadre de Turelles, les capitaines de Luchet, du Maine, nombre d'autres officiers et le commissaire de marine du Tremblay y avaient trouvé la mort. La Haye prétendit que si on lui avait confié dix vaisseaux et deux mille hommes de troupes, sans le mettre à la discrétion des directeurs de la compagnie des Indes, il se serait emparé de toutes les côtes de Malabar, de Coromandel, et aurait supplanté partout les Hollandais qui étaient odieux aux populations indigènes.

Cependant Louis XIV avait pressé par des victoires incessantes les conférences de Nimègue, qui traînaient en longueur. S'il avait fait évacuer la Sicile, il avait poussé de plus en plus ses conquêtes dans les Pays-Bas espagnols qui lui semblaient beaucoup plus de son domaine naturel. Ce qui l'avait surtout préoccupé, c'était une paix qui lui garantît une ceinture de places fortes au nord, et des points d'appui pour ses villes maritimes de Flandres. La Hollande, souffrant le plus de la guerre, fut la première à signer son traité de pacification, à Nimègue, le 10 août 1678. Louis XIV fit preuve, dans la circonstance, de grandeur et de générosité envers les faibles, pour se montrer plus exigeant envers les forts. Il rendit aux Hollandais tout ce qu'il leur avait pris en Europe, particulièrement Maëstricht; mais il réserva à la France, dans l'Amérique, Tabago aux Antilles, le fort d'Orange à la Guyane; en Afrique, l'île de Gorée et celle d'Arguin, les comptoirs de Rufisque, Portudal, Joal et quelques autres points qui servirent à asseoir sur des bases durables et incontestées la puissance française au Sénégal. Le même jour, un traité spécial de navigation et de commerce, portant une réciproque liberté de négoce, fut signé, entre la France et la Hollande, pour vingt-cinq ans. Le 17 septembre, l'Espagne fit, à Nimègue, son traité particulier, qui lui coûtait quinze villes fortes des Pays-

Bas et la Franche-Comté tout entière; puis ce fut le tour du Danemarck, avec lequel on était aussi en guerre à cause de la Suède; et enfin celui des princes d'Allemagne, et de l'empereur qui signa son traité de paix le 5 février 1679. Ainsi fut arrêtée, après huit années de guerre, entre la France d'un côté et la moitié de l'Europe de l'autre, cette paix de Nimègue qui porta Louis XIV à l'apogée de sa gloire et décida ses ennemis mêmes à le saluer du surnom de Grand.

CHAPITRE XI.

De 1679 à 1683.

Suite du ministère de Colbert, qui s'est associé le marquis de Seignelai, son fils. — État maritime de la France à l'époque de la paix de Nimègue. — Les côtes, les ports, les places maritimes. — Travaux considérables à Toulon, à Brest et à Dunkerque. — Vauban. — Rôles des matelots et officiers mariniers. — Officiers de vaisseaux. — Rétablissement des gardes-marine. — Matériel naval. — Louis XIV fixe le nombre de ses vaisseaux. — Conseil de construction navale. — Petit-Renau. — Code du commerce ou ordonnance de 1681. — Situation coloniale. — Les Antilles. — La côte de Saint-Domingue. — Le Canada. — Suite des expéditions de La Salle. — Découverte de la Louisiane. — Contestations entre les Français et les Anglais au sujet de [illegible] baie d'Hudson. Renouvellement de la guerre contre les États barbaresques. — Bombardement d'Alger par Duquesne. — Mort de Colbert.

L'époque de la paix de Nimègue est, sous tous les rapports, l'une des plus brillantes et des plus mémorables de la monarchie française; au point de vue maritime elle n'a point d'égale dans les temps qui l'ont précédée, ni même dans ceux qui l'ont suivie. Les flottes de Louis XIV couvraient les mers; on s'inclinait devant le pavillon de ce grand roi comme devant ses victorieux drapeaux. C'était du ministère de la marine qu'émanait cette vaste et imposante organisation navale qui chaque jour tendait à se perfectionner. Depuis l'année 1676, Colbert s'était associé, dans le département de la marine, le marquis de Seignelai, son fils aîné, pour lequel il obtint même la survivance à la tête d'une administration, objet pour lui de tant de soins et d'amour. En s'associant son fils, Colbert entendait faire de l'administration de la marine un département absolument distinct de tout autre, ce qui eut lieu en effet.

Depuis la paix de Nimègue, la France n'a point accru, d'une manière durable, l'étendue de son littoral; comme à présent, il courait, sur la Méditerranée, de l'embouchure du Var au cap Cerbère, et, sur l'Océan, de Dunkerque à l'embouchure de la Bidassoa. Les villes, les ports, les places fortes, les points de défense de toutes sortes étaient plus nombreux sur la côte qu'on ne les avait encore vus.

Dans le gouvernement de Provence c'étaient, en commençant du côté de l'Italie, Antibes, ville fortifiée sous François I[er] et Henri IV, dont le port vaste et sûr, mais peu profond, perdait de son importance à mesure que le système de construction navale s'agrandissait, et dont la rade était protégée par le Fort-Carré; l'île Sainte-Marguerite, à trois lieues de là, qui, bien défendue, assurait les golfes de Juan et de la Napoule, ainsi que la plage de Cannes où se trouvait un fort; le petit port de Saint-Tropez, sur le bord occidental du golfe de Grimaud, protégé par un château-fort; la rade d'Hyères, sur laquelle s'élevait, du côté du continent, le fort de Brégancon, et, du côté des îles, les batteries de Porquerolles et Port-Croz; puis venait Toulon dont on s'occupait alors beaucoup et qui demande qu'on s'y arrête.

La paix de Nimègue n'était pas encore signée, lorsque, le 22 avril 1677, un incendie qui détruisit une partie de Toulon, facilita l'exécution des plans de Vauban pour l'agrandissement maritime et militaire de cette ville. La paix ayant été conclue en 1679, un second port, nommé la Nouvelle-Darse, communiquant à l'ancien par un chenal, et dans lequel cent vaisseaux de ligne devaient pouvoir tenir à l'aise, y fut creusé, comme par enchantement. L'arsenal prit un aspect monumental et une étendue immense. On vit s'élever de magnifiques chantiers couverts, de vastes magasins; tout ce qui est nécessaire à la construction, à l'approvisionnement ou à l'armement des vaisseaux, à la fabrication de leurs apparaux et de leurs agrès, eut son édifice spécial près du port neuf; une corderie, bâtie en pierres de taille sur les dessins de Vauban et entièrement voûtée, se développa sur une longueur de trois cent vingt toises; une salle de voiles présenta aussi une longueur extraordinaire; une salle d'armes, une fonderie de canons, un parc d'artillerie, de grands bâtiments pour l'administration générale de la marine, des hôpitaux militaires,

des écoles, une vaste place appelée le Champ-de-Bataille, autour de laquelle s'élevèrent plusieurs monuments, entre autres l'hôtel de la marine, firent enfin de Toulon une ville moderne qui relégua la vieille ville dans un coin obscur.

Ce qui semblait devoir manquer, pour plus d'un siècle encore, au port de Toulon, c'étaient des bassins ou formes pour la mise à flot des vaisseaux nouvellement construits et le radoub des anciens. On croyait qu'il serait impossible d'en obtenir. Duquesne, dont l'esprit embrassait tout ce qui touchait à la marine, proposa, en 1680, pour obvier à cet inconvénient, un système de *forme* mobile. Les *archives de la marine* possèdent à ce sujet un mémoire curieux : on en extrait ici un fragment qui donnera une idée du génie inventif du plus grand homme de mer qu'ait eu la France. « Il faut conduire la forme, dit Duquesne dans ce mémoire, à un lieu où il y ait suffisamment d'eau pour la pouvoir couler en bas, ou du moins l'enfoncer assez pour que le navire que l'on destine à mettre dedans y puisse entrer aisément quand la porte sera ouverte, sans que la quille touche au chantier que l'on établira sur le fond de la forme. Lesdits chantiers devront être faits avec de grandes pièces de bois en long et en travers, les uns sur les autres, afin que le navire soit élevé au-dessus du fond et que l'on puisse y travailler jusque sous la quille. » Tel était, en substance, ce plan qui précéda de cent ans celui qui fut exécuté sous les ordres de l'ingénieur Groignard.

Vers le même temps, Louis XIV, afin de pourvoir à la protection du nouvel arsenal et des deux ports, dans chacun desquels ne peuvent pas entrer deux vaisseaux de front, fit ajouter d'importantes fortifications à la place qui fut revêtue d'une enceinte plus redoutable et plus conforme aux progrès de l'art militaire. Un plan de la petite rade de Toulon, contemporain de cette époque, représente l'entrée de la rade défendue par plusieurs batteries de la côte, par le fort des Vignettes, la Grosse-Tour, la tour de Balaguier et le fort de l'Éguillette; on ne tarda point à y ajouter le fort Saint-Louis, du côté de la Grosse-Tour. Les forts Saint-Antoine et Sainte-Catherine, de plus ancienne date, défendaient Toulon lui-même, dont ils étaient plus rapprochés. La ville, par suite de la grande importance qu'elle venait d'acquérir, devint le siége de l'intendance de la marine du Levant,

et, en 1689, la vice-amirauté du Levant ou de la Méditerranée ayant été constituée (vingt ans après celle du Ponant ou de l'Océan), ce fut aussi à Toulon qu'elle eut son siége principal.

Après Toulon venaient la Ciotat, antique petit port qui n'était pas sans défense; et enfin Marseille, toujours au premier rang par son vaste négoce, mais, à la satisfaction mal dissimulée des commerçants, descendue au second sous le rapport militaire, depuis que les vaisseaux de haut bord, supplantant peu à peu les galères jusque dans la Méditerranée, avaient donné la prééminence à Toulon. Pour enlever aux Marseillais, qui avaient cessé d'être exclusivement gouvernés par des consuls, leurs élus, toute tentation de revendiquer leurs anciens priviléges par les armes, on avait fait raser leurs murailles; mais, du même coup, on avait ouvert leur ville et leur port à tout ennemi qui viendrait du côté de terre. Du côté de la mer, les îles Pomègues et Ratonneau, toutes deux fortifiées, le rocher d'If qui s'était hérissé de batteries pour la protection de la rade, les forts de Saint-Nicolas et de Saint-Jean, élevés de 1660 à 1664, après la révolte des Marseillais, et une chaîne qui, partant d'une grosse et ancienne tour, se reposait d'espace en espace sûr d'énormes piliers en pierre, défendaient Marseille et l'entrée de son port, par laquelle deux navires ne peuvent s'introduire de front, quoiqu'il y ait place, dans le bassin, pour plus de douze cents bâtiments. Marseille n'avait pas cessé d'être le grand arsenal pour la marine des galères. Sur un morne élevé, aride et blanchâtre, du même côté que la citadelle de Saint-Nicolas, on reconnaissait de loin le vieux château de Notre-Dame de la Garde, construit sous le règne de François Ier, et dont un bel esprit du siècle, Scudéry, était gouverneur appointé par les Marseillais, à la charge unique de signaler les vaisseaux qu'il découvrait en mer.

A quelques lieues de là, pour la protection d'un port naturel auquel on avait plusieurs fois songé, s'élevaient la tour et la forteresse de Bouc que François Ier avait autrefois fait construire sur des ruines antiques à l'extrémité d'une petite île de forme irrégulière. Dans la Provence, le grand et célèbre port de Fréjus, construit à si grands frais par les Romains, ne laissait plus de place qu'au souvenir. De toutes les provinces de France, celle qui constituait le gouvernement du Languedoc avait presque

seule perdu de son importance maritime. Le long de sa côte, rarement abordable, au milieu de ses marais et de ses sables amoncelés, on avait peine à comprendre la grandeur et la renommée dont avaient été jadis en possession Narbonne, Aigues-Mortes, le port dit de Montpellier, Maguelonne et plusieurs autres points. Sans le nouveau port de Cette, à l'entrée du canal du Midi, qui même ne pouvait recevoir de vaisseaux de haut bord, le Languedoc en eût été réduit aux misérables ports d'Agde et de la Nouvelle, le premier à une lieue et demie de l'embouchure de l'Hérault et sur cette rivière; le second, à quelque distance de Narbonne. Heureusement le canal de jonction des deux mers, sur lequel on commençait à naviguer, allait rendre la vie commerciale à ce beau et riche gouvernement de Languedoc. Avec le Roussillon, où l'antique Elne s'était maritimement éclipsée, la France, comme on l'a vu, avait conquis deux ports qui n'étaient séparés l'un de l'autre que par une montagne : Collioure et le Port-Vendres. Collioure était entouré de murailles et avait deux châteaux-forts. Le Port-Vendres, Port-de-Vénus des anciens, malgré son antiquité, ne présentait, le long de son bassin, que quelques maisons; mais, en raison de son voisinage de l'Espagne qui le convoitait toujours, il était bien défendu : un fortin en gardait l'entrée, et il était surtout protégé par le fort Saint-Elme, composé de quatre bastions, qui commandait aussi Collioure. Le Roussillon, pendant sa longue période espagnole, avait beaucoup emprunté du caractère des habitants de la Péninsule, et on était encore trop près du temps où il était revenu à la France, pour qu'il se fût déjà défait de ses vieilles impressions; aussi proposait-on alors, pour éveiller l'ardeur et l'esprit français dans cette partie du royaume, de réunir le gouvernement du Roussillon à celui du Languedoc. Voilà quel aspect présentaient les côtes de France sur la Méditerranée. Sur l'Océan, le premier port français, méritant d'être indiqué, que l'on rencontrât, en partant de l'autre côté de l'Espagne, était Saint-Jean-de-Luz; ce fut durant la guerre seulement que l'on commença à construire un fort et une batterie sur la côte, à une demi-lieue de Sibourgs, pour tenir en sûreté les bâtiments dans la rade et dans le port de Saint-Jean-de-Luz; auparavant, les ennemis pouvaient les y venir brûler impunément. Malgré la grande étendue de leur

littoral, les anciennes provinces de Gascogne et de Guienne n'offraient, comme à présent, que des ports très-peu nombreux. Celui du Cap-Breton, qui n'avait pas été sans jouer un rôle lors des premières navigations lointaines des Français, s'était presque entièrement ensablé. Il n'était pas jusqu'au grand port de Bayonne qui ne fût souvent menacé d'anéantissement par suite des mouvements violents et capricieux des eaux de l'Adour; depuis qu'elles avaient été replacées dans leur ancien lit par Louis de Foix, elles avaient encore éprouvé plusieurs révolutions; se jetant vers le sud, elles s'étaient ouvert une route vers la côte de Biaritz, et les choses devaient rester en cet état jusques assez avant dans le dix-huitième siècle. Malgré cela, le port de Bayonne tint un rang considérable à l'époque des grandes guerres maritimes du règne de Louis XIV. La contrée voisine fournissait des bois de construction et de très-beaux mâts que l'on conservait dans des fosses, où ils restaient enterrés jusqu'à ce qu'ils fussent transportés à Brest ou à Rochefort; cette proximité des matières premières invitait à bâtir de grands vaisseaux de guerre à Bayonne même, et, dans ce temps, on y en fit un de 68 pièces de canon; mais la difficulté qu'il eut à franchir l'embouchure de l'Adour, entravée alors comme aujourd'hui par une barre dans laquelle sera toujours le plus grand obstacle à la prospérité et à l'accroissement du port qui se trouve au-dessus, fut si grande, que l'on ne construisit bientôt plus à Bayonne que des frégates de 45 à 50 canons au plus. Bayonne était dès lors une place de guerre de premier ordre, moins peut-être à cause de sa situation à peu de distance de la mer, que parce que c'était la seule ville fortifiée que l'on rencontrât sur la route d'Espagne à Bordeaux. Sous la direction de Vauban, une superbe citadelle s'était élevée à la tête du pont de l'Adour : c'est celle qui donne en plein sur le port. Cette place avait, en outre, une forte enceinte et plusieurs réduits qui tous étaient, comme le reste, bien placés, bien gardés et hérissés de canons. Par un ancien privilége, les bourgeois de Bayonne avaient droit de garder eux-mêmes deux des trois portes de leur ville : les troupes du roi n'occupaient que celle de Saint-Esprit. De l'Adour à la Gironde, la Tête-de-Buch, au milieu des landes, sur le bassin d'Arcachon, était le seul petit port que l'on trouvât; il n'avait pas été sans intérêt lors des guerres entre la France et

l'Angleterre au moyen âge; mais il était bien déchu depuis, et c'était à peine si l'on y prêtait quelque attention ; d'ailleurs l'entrée du bassin d'Arcachon se présentait d'une manière tellement difficile, que l'on n'avait guère à craindre d'attaque de ce côté. L'embouchure de la Gironde, ou rivière de Bordeaux, était signalée de loin par la haute tour de Cordouan, construite sur un roc de tous côtés battu des flots; cette tour, qui sert aujourd'hui de phare, avait son gouverneur particulier avec une petite garnison. Pour ne parler encore que des points fortifiés dépendants des anciennes provinces de Guienne et Gascogne, lorsqu'on avait pénétré à douze lieues environ dans le fleuve, qui présente en cet endroit une largeur de trois mille huit cents mètres, on rencontrait la petite île du Paté, où l'on fit construire une batterie dans le cours de l'année 1689, et que l'on garnit d'un nombre suffisant de canons pour empêcher, dans l'occurrence, les vaisseaux ennemis d'aller au delà. A quatre cents mètres en face on voyait, comme à présent, sur la rive gauche de la Gironde, le fort Médoc; et, à quatorze cents mètres de l'autre côté, s'élevait la citadelle de Blaye, dont était gouverneur le père du fameux duc de Saint-Simon, auteur des Mémoires, en attendant que son fils lui succédât, ce qui eut lieu vers 1693. Si l'on venait à bout de forcer ce passage, on n'était pas encore maître de Bordeaux, superbe ville dont la richesse et le commerce s'étaient accrus d'une manière prodigieuse, depuis que le canal du Languedoc en avait fait le grand entrepôt de la France entre les deux mers. Quoique d'origine, le château de Hâ et le château Trompette eussent été construits pour tenir dans le respect et la crainte les derniers partisans que les rois d'Angleterre auraient pu conserver dans la capitale de la Guienne, et qu'ils eussent été l'un et l'autre rétablis par Louis XIV, pour enlever aux Bordelais toute possibilité de révolte semblable à celle qui avait troublé sa minorité, ils pouvaient être d'un grand secours contre l'étranger; le château Trompette, que l'on avait récemment perfectionné et transformé en une bonne citadelle de six bastions, était, par sa position sur la Gironde, le maître absolu du port de Bordeaux; on y entretenait sans cesse une puissante garnison sous les ordres d'un gouverneur spécial.

La Saintonge avait dans sa dépendance la tête de la rive droite de la Gironde; on y voyait le petit port de Royan et la ville du

même nom, qui n'avait conservé, sous Louis XIV, aucune influence militaire. En suivant la côte de Saintonge, le petit port de Marennes se présentait à une demi-lieue de la mer, sur la rive droite de la Seudre, dont l'entrée était défendue par le fort Chapus, depuis peu construit sur un rocher. Dans le gouvernement d'Aunis, Brouage, sur la Seudre, ne laissait pas de faire encore quelque figure comme place de guerre.

Dans ce même gouvernement, la nouvelle création de Louis XIV, Rochefort, sur la Charente, fixait alors l'attention générale. On tenait ce lieu pour le magasin de l'Océan; on vantait la sûreté de son port qui, disait-on, n'avait point d'égale. L'île d'Oléron, toute hérissée de bancs et de rochers, couverte de batteries et ayant un château-fort, l'île de Ré, également environnée de rochers et où s'élevait, avec d'autres fortifications, une citadelle, œuvre de Vauban, gardait le pertuis d'Antioche, une des avenues de Rochefort, aussi bien que de La Rochelle; l'île de Ré encore, le rocher de Lavardin et les fortifications de la côte du bas Poitou ne défendaient pas moins le pertuis breton, une autre des avenues de Rochefort comme de La Rochelle; l'île d'Aix où l'on avait construit un château-fort, une longue chaîne de rochers qu'il fallait côtoyer, complétaient les défenses éloignées de la Charente, dont l'embouchure était protégée par l'île Madame, hérissée de fortifications de toutes sortes et par des forts qui croisaient leurs feux. C'était à deux lieues de cette embouchure que l'on trouvait le grand et magnifique arsenal de Rochefort avec sa fonderie de canons, ses ateliers où l'on faisait des voiles, des cordages, et en général tout ce qui est nécessaire à la construction et à l'équipement des vaisseaux. La ville elle-même était entourée de remparts; mais ils avaient valu une entière disgrâce à l'intendant de Muin, leur auteur inconsidéré, qui les avait fait construire à sa guise et sans prendre avis du ministre. Les vaisseaux de guerre étaient toujours en grand nombre à Rochefort où la profondeur de la Charente leur permettait d'être continuellement à flot, même dans les plus basses marées; mais alors, comme aujourd'hui, ils étaient généralement soumis à l'inconvénient de prendre ou de déposer leurs canons à l'île d'Aix, pour entrer dans le fleuve ou pour en sortir. C'était de Rochefort que partaient ordinairement les escadres qui allaient aux îles

de l'Amérique et au Canada, soit pour escorter les navires marchands de La Rochelle, soit pour porter les secours aux colonies françaises. Le séjour des officiers et la foule des artisans avaient accru et peuplé en peu d'années la ville de Rochefort d'une manière presque incroyable. Divers maîtres y enseignaient la sphère, la géographie, l'hydrographie, la navigation et la manœuvre.

A la même époque, et toujours dans le gouvernement d'Aunis, les fortifications de La Rochelle, détruites par ordre de Richelieu, étaient relevées sur les plans de Vauban; mais le port de cette ville était devenu presque exclusivement commercial. Les projets que l'on faisait entrer dans l'esprit de Louis XIV contre les protestants, et qui ne devaient malheureusement pas tarder à éclater, menaçaient les Rochelais d'une ruine nouvelle, et bientôt l'on pourrait prévoir que, par suite de leur émigration et faute de soins, le canal étroit du petit golfe au fond duquel la ville de La Rochelle est placée, s'envaserait, et entraînerait l'entier dépérissement du port. Par suite de ces tristes projets que l'on méditait contre les protestants, toujours soupçonnés d'être de connivence avec l'étranger, déjà des précautions extraordinaires étaient prises sur toute l'étendue des côtes de Saintonge, de Poitou, et particulièrement d'Aunis; on y fortifiait les garnisons des places; on s'y tenait toujours en mesure de s'opposer à quelque surprise, au moyen de corps de garde établis dans des endroits avantageux et de sentinelles postées au sommet de plusieurs tours avancées pour signaler tout ce qu'on pourrait apercevoir en mer.

Le Poitou, y compris l'île d'Yeu et celle de Noirmoutiers, comptait neuf petits ports, dont le principal était celui des Sables-d'Olonne, où il ne pouvait entrer que des navires de cinquante tonneaux environ; la ville des Sables-d'Olonne était fermée, mais son château devait être prochainement démoli. Le long de la côte de Poitou, il y avait quelques fortins et plusieurs batteries; mais cette côte étant en général d'un accès assez difficile, on n'appréhendait guère qu'elle fût insultée; d'ailleurs, elle ne l'eût jamais été impunément, en raison des facilités que l'on avait d'y apporter des secours.

En courant la côte de Bretagne, depuis le Poitou jusqu'à Brest, on trouvait, après la baie de Bourgneuf, formée par l'île de Noir-

moutiers et la pointe de Saint-Gildas, l'embouchure de la Loire, que l'on avait dessein de défendre en fortifiant l'île du Pilier; on commença une batterie sur ce point, et on devait y construire une tour; mais ces travaux furent peu après complétement abandonnés. Paimbœuf n'était alors qu'un amas d'hôtelleries et de cabarets pour les mariniers; les gros bâtiments ne pouvant pas remonter plus loin la Loire, depuis que le lit du fleuve s'était obstrué de plusieurs bancs de sable, on déchargeait en ce lieu les marchandises des gros bâtiments de commerce, sur de légères et plates gabares, pour, de là, les conduire à Nantes. Cet inconvénient de l'ensablement de la Loire, joint à son peu de profondeur naturelle à quelques lieues à peine de son embouchure, mettait la ville de Nantes à l'abri de toute attaque du côté de la mer; aussi n'offrait-elle que quelques restes d'anciennes fortifications. Le commerce de cette ville était d'ailleurs extrêmement florissant; cinquante navires allaient annuellement échanger des productions et des denrées avec les îles de l'Amérique; Terre-Neuve et le Grand-Banc étaient exploités par trente bâtiments; d'autres encore avaient des relations très-actives avec l'Espagne et le Portugal qui étaient pour Nantes de grandes sources de prospérité. La traite des nègres, cette honte éternelle des blancs, commençait aussi à être un moyen de fortune pour les armateurs de Nantes; on ne l'avait autorisée en France qu'alors qu'elle existait déjà chez plusieurs autres nations européennes; elle avait pris de l'extension à l'époque de la création des compagnies des Indes; mais elle n'était point encore parvenue au développement effrayant que devaient lui donner, dans le cours du siècle suivant, les marins de Nantes en particulier. La pointe du Croisic, hérissée de rochers qui rendent l'entrée du port du même nom très-difficile, présentait, dans l'occasion, des travaux passagers qui, avec la nature du lieu et le courage des habitants, suffisaient à sa défense. Avant d'arriver à la côte de Bretagne, de la pointe du Croisic à la presqu'île de Quiberon, l'ennemi trouvait, à quelques lieues en mer, et comme poste le plus avancé, Belle-Isle, que l'infortuné surintendant Fouquet, prédécesseur du grand Colbert aux finances, avait fait fortifier, pour son propre compte, dans le vertige de sa prodigieuse, mais éphémère fortune. Louis XIV n'avait point encore mis de gouverneur dans

cette place, dont le marquisat revint aux enfants du surintendant frappé d'une captivité perpétuelle; mais il y tenait une imposante garnison sous les ordres d'un commandant spécial. Pendant le cours de la guerre, les petites îles de Hédic et de Houat reçurent des tours et des fortins pour la protection de la côte de Vannes. Au port de Vannes, appelé aussi Morbihan, situé au fond du golfe de ce nom, il ne restait plus, depuis des siècles, qu'un grand souvenir maritime : celui de ces habiles et redoutables Vénètes qui avaient un moment tenu en suspens la fortune de Jules César. Le canal couvert de roches par lequel on pénètre dans ce port ne permettait le passage qu'à de trop fail les navires, pour que Vannes pût continuer à tenir un rang dans l'état de la marine moderne. Mais, après le golfe du Morbihan et la presqu'île de Quiberon, le Port-Louis, connu jusqu'à Louis XIII sous le nom de Blavet, qui est encore celui de la rivière et de la baie vers l'entrée desquelles il est situé, laissait voir, sur la pointe d'un rocher terminé par un large plateau, sa citadelle, œuvre du règne précédent, qui, avec le fort de Kernevel construit en face, défendait puissamment la baie où le grand arsenal maritime de Lorient devait être fondé, mais seulement dans le siècle et sous le règne suivants. Les magasins de la compagnie des Indes placés au fond de cette baie étaient ainsi à l'abri de toute insulte.

Enfin, vers la pointe de la presqu'île armoricaine, c'étaient la rade et le port de Brest qui devaient leur grandeur présente à Duquesne et à l'intendant de Seuil. Seignelai s'intéressa d'une manière toute particulière à l'accroissement de Brest, qu'il vint visiter vers ce temps. Dès l'année 1677, on s'était occupé d'ajouter de nouvelles fortifications à celles précédemment faites; mais ce travail n'avait aucun caractère suivi, quand on soumit un nouveau plan de la ville à Vauban qui l'approuva en le rectifiant, surtout en ce qui concernait la ligne des fortifications. Pendant que, de 1680 à 1682, on construisait les quais de Pontaniou, les magasins des bois et de la mâture, d'autres magasins encore, les bâtiments de l'artillerie, édifices magnifiques qu'un incendie devait dévorer en 1832, on commençait un système de défense et de fortifications durables et approprié à l'importance nouvelle du lieu. Vauban vint à Brest, au commencement de l'année 1683, pour y examiner la situation des travaux. Les murs

de l'enceinte du côté de la ville s'élevaient alors à la hauteur du cordon; ceux du côté de Recouvrance allaient être mis en train. Vauban rendit les abords du château plus difficiles en faisant tailler à pic le rocher sur lequel il est assis, et en établissant une batterie au pied. Il voulait que les points qui dominent de l'un et l'autre côté du port, fussent couronnés par des forts dont il traça lui-même les plans; mais le défaut d'argent y fit obstacle. On se borna à élever, au-dessus du cordon, du côté de Brest et du côté de Recouvrance, un mur crénelé là où, en 1755, on devait construire un parapet. Vauban s'attacha beaucoup aux batteries de la côte et à celles du goulet. Le fort de la pointe du Camaret et celui de la pointe de Berthaume servaient d'avant-garde à Brest et défendaient ses avenues en cas de tentative de descente. L'entrée du goulet, long et étroit chenal par lequel on pénètre dans la rade, était défendue par une tour garnie de canons de gros calibre, et par plusieurs batteries admirablement disposées par les soins de Vauban; si, par une fortune peu supposable, on avait passé en vainqueur ce détroit, qui se protégeait presque suffisamment de lui-même, on n'était point le maître de la rade, magnifique baie de sept à huit lieues de circuit, capable de tenir à l'aise jusqu'à cinq cents vaisseaux de guerre; on y trouvait des batteries dressées de tous côtés; enfin, la rade soumise, restaient à enlever le port, la ville entourée de murailles, et la citadelle bâtie sur le rocher. Ainsi, après avoir pris le Camaret et le redoutable fort Berthaume, forcé le goulet, éteint les feux des batteries de la rade, l'ennemi aurait pu trouver son tombeau jusque dans le port et sous les remparts de Brest.

Il y avait un fortin à la pointe de Saint-Mahé ou Saint-Mathieu, et l'entrée du port du Conquet était commandée par deux forts. L'île d'Ouessant, à cinq lieues de là en mer, grâce à ses bords escarpés et aux écueils qui l'environnent, n'avait besoin que de peu de secours.

Passant ensuite à la côte nord de Bretagne et s'engageant de l'Atlantique dans la Manche, on trouvait l'île de Bas, avec un fort qui couvrait la rade de Rascof et, par suite, le petit port de Saint-Pol de Léon; ce port, la rivière, et en général la baie de Morlaix avaient, pour se garantir, le château du Taureau. De la

baie de Morlaix à la baie de Saint-Brieuc, de même que de la baie du Conquet à celle de Morlaix, on dressa plusieurs batteries et on éleva quelques fortins sur les points abordables de la côte.

Les ports de quelque importance sont malheureusement et forcément trop rares sur les côtes de Bretagne, surtout le long de la côte nord : de Brest à Saint-Malo, on n'en rencontrait véritablement aucun qui méritât de fixer l'attention, si ce n'était par les souvenirs. Mais Saint-Malo, d'où partaient en temps de guerre tant d'intrépides corsaires, suffisait, dans ces parages, pour terrifier l'Anglais et lui rendre respectable jusqu'à la marine des armateurs particuliers de France. Aussi l'Anglais devait-il, à plusieurs reprises, tourner tous ses efforts, toute sa rage désespérée contre cette sorte de nid d'aigles océaniens, d'où l'on s'élançait sans cesse et à l'improviste sur lui comme sur une proie à dévorer. Mais le nid était bien protégé. Le fort Royal, le petit Bé, le fort Herbois et la Conchée étaient là sur des rochers dans la mer, comme les sentinelles avancées de la rade, du port et de la place. La Conchée surtout, remarquable ouvrage, présentait une véritable citadelle assise sur un roc inaccessible. Ce n'étaient pas là les seuls forts qui défendissent Saint-Malo, et le vieux château lui-même de cette ville, quoique remontant au quinzième siècle et au delà, pouvait être encore un obstacle à redouter. Au nombre des grosses tours qui le flanquaient, s'élevait toujours celle que la reine Anne avait fait construire à l'encontre d'un évêque récalcitrant, avec cette inscription : « Quic en groigne ainsy sera, c'est mon plaisir. » L'inscription, devenue le nom même de la tour, aurait pu être prise pour la devise de Saint-Malo et de ses habitants : quoiqu'on grognât, ils allaient toujours en course, c'était leur plaisir.

Dans la Manche, en général, la nature s'est montrée extrêmement avare de bons ports pour la France; tandis que, de l'autre côté, elle s'en est montrée prodigue envers l'Angleterre. Mais l'art du moins et la main de l'homme auraient dû, dès lors, autant que possible, y suppléer la nature. On a remarqué avec raison que si Louis XIV, avant d'entreprendre quelque expédition dans la Manche, eût fait creuser un port à Cherbourg ou à La Hougue, pour y recevoir des vaisseaux de ligne, il se fût

épargné un trop mémorable désastre. La côte de Normandie était, à cet égard, plus dépourvue encore que la côte septentrionale de Bretagne, où l'on ne trouvait pourtant que Saint-Malo, dont le port entouré de tant de récifs, si tourmenté par la violence des courants, et d'ailleurs à peine tenable en hiver, ne peut, non plus que la rade, servir d'asile qu'à des vaisseaux d'un certain échantillon. Dans la baie que présente le point de jonction des côtes de Bretagne et de Normandie, le Mont-Saint-Michel laissait voir, au milieu des grèves mouvantes, son sourcilleux et gothique château, tout plein des souvenirs du moyen âge ; on pouvait, dans l'occasion, utiliser les fortifications dont est entouré, par sa base, ce mont d'un abord toujours si dangereux. A une demi-lieue de là, et sur la même grève, mais plus solitaire encore, s'élevait, tour à tour terre ferme ou îlot, selon l'état de la marée, le mont Tombelène, au sommet duquel Philippe-Auguste avait placé un fort pour la protection du Mont-Saint-Michel. Le surintendant Fouquet, dernier gouverneur de ce fort, l'avait fait réparer plusieurs siècles après ; mais, en 1669, sur un ordre de Louis XIV, Tombelène s'était vu arracher tous ses remparts féodaux, et avait cessé de montrer autre chose que ce qu'on y distingue encore : quelques décombres sur un roc aride et désolé. Louis XIV avait aussi fait ruiner en grande partie les fortifications de Granville, place de date très-récente pourtant, et que sa situation au sommet d'un rocher battu de trois côtés par la mer avait rendue plus d'une fois un objet de convoitise pour l'ennemi. Les îles de Jersey, Guernesey, Gers et Aurigni étaient toujours sous la dépendance des rois d'Angleterre, comme pour leur rappeler que leurs prédécesseurs avaient longtemps possédé, en qualité de vassaux des rois de France, une partie du continent voisin, et qu'ils en avaient été chassés. En face de Jersey était le petit Port-Bail, avec son bourg, où se voyaient quelques murailles et un fort. Puis, vers l'extrémité de la presqu'île du Cotentin, entre le cap de La Hague et celui de Barfleur, venait Cherbourg au fond d'une baie dont les avantages étaient bien loin alors d'être appréciés comme ils l'ont été depuis. La ville et le port de Cherbourg, qui avaient tenu un si haut rang au moyen âge, surtout lors des grandes querelles avec l'Angleterre, étaient singulièrement dé-

chus. C'était à peine si l'on en parlait, quand, en 1687, sur la proposition de Vauban, on se mit en devoir de fortifier la ville à la moderne et d'augmenter son enceinte, en même temps que l'on projetait, sur ce point, la création d'un bassin considérable. Les travaux furent poussés, en 1688, jusqu'au premier cordon des nouvelles murailles. Mais la guerre sans doute vint interrompre tout cela, et l'année 1694 n'était pas finie, que, par un revirement inattendu dans la manière de voir, non-seulement on sacrifia les travaux nouvellement entrepris, mais encore les anciennes fortifications. On détruisit le vieux et intéressant château qui défendait l'entrée du port, et ses décombres, mêlés de médailles grecques et romaines, servirent seulement à témoigner de l'antiquité de ses premières fondations et de celle de la ville même. Près du cap de Barfleur, longtemps on avait vu un des bons ports de Normandie; c'était là que Guillaume le Conquérant et ses successeurs avaient souvent fait leurs grands armements; il n'était point inutile que la tradition et l'histoire en témoignassent : car il était difficile de reconnaître l'ancien port de Barfleur sous ses encombrements. La presqu'île du Cotentin fournissait aussi la baie de La Hougue qui, bien qu'entièrement ouverte à l'est et au nord-est, passait pour la meilleure de la Manche; il y avait de grands projets pendants au sujet de La Hougue, appelé aussi La Hogue et Saint-Waast de La Hougue, bourg, rade ouverte, port et cap de la basse Normandie, qu'il ne faut pas confondre avec le cap de La Hague, situé à neuf lieues ouest-nord-ouest de lui et à quatre lieues et quart nord-ouest de Cherbourg; mais l'exécution des plans que l'on formait sur La Hougue devait être par malheur indéfiniment remise. Toutefois l'endroit était assez bien défendu : l'île ou tour à tour presqu'île de Tathiou, qui en est voisine, avait une tour crénelée et retranchée par un mur de clôture avec un fossé; dans ce temps-là même, on édifiait, attenant au port de La Hougue, un fort également retranché et rendu inaccessible par les rochers qui l'enveloppaient; enfin, du côté du sud, à l'extrémité de ce fort, une batterie de dix-huit pièces de canon, celle de la Pointe, défendait la rade et l'entrée du port de La Hougue. Le Bessin-Normand, situé au fond d'un golfe, avait eu autrefois son port, dû à Louis d'Harcourt, évêque de Bayeux; mais, à sa place, on

ne trouvait plus qu'un marais; néanmoins, comme les navires abordaient encore dans l'anse ou à la bouche du Port-en-Bessin, on avait élevé de ce côté un fortin. Puis, après avoir vu blanchir le long de la côte les rochers du Calvados, remparts soulevés par la nature; après avoir laissé en arrière l'embouchure de l'Orne et celle de la Dive, rivières qui avaient reçu des flottes au moyen âge, mais qui maintenant n'auraient pu donner refuge à un seul vaisseau de guerre, on trouvait l'embouchure de la Touques, avec le bourg, le château-fort et le port déjà plus qu'à demi comblé, auxquels cette rivière a donné son nom.

Plus loin, c'était la Seine, dont la vaste embouchure promet tant et tient si peu, en raison des alluvions et des courants d'eau nombreux et sans profondeur qui rendent bientôt la navigation de ce fleuve si difficile. Deux ports de mer, Honfleur, sur la côte de basse Normandie, et le Hâvre, à la pointe du pays de Caux, se présentaient, comme aujourd'hui, à l'entrée de la Seine. On démolit, en 1684, une partie des premières fortifications d'Honfleur, qui se voyaient encore intactes sous le règne de François Ier; cette destruction eut pour but d'augmenter le bassin du port, et de faire des fossés de la ville une retenue pour les eaux; il ne resta plus à Honfleur, du côté de son port, que deux vieilles tours, l'une ronde et l'autre carrée; cette petite place, ainsi démantelée, conserva pourtant encore un gouverneur et une garnison. De l'autre côté de la Seine, Harfleur, autrefois regardé comme le boulevard de la France contre les agressions de l'Angleterre, avait baissé, s'était éteint, à mesure que le Hâvre s'était élevé, avait brillé; ses murailles, ses fortifications, jadis si glorieuses, étaient rasées; dans son port comblé il n'entrait plus que des barques, et les troupeaux paissaient là où les vaisseaux avaient ancré. Mais c'était en avant d'Harfleur que s'élevait la ville maritime qui avait remplacé ce port anéanti et ceux, également disparus sous le galet, de Leure et de Chef-de-Caux, lesquels avaient eu aussi leur temps et leur importance.

Le Hâvre, comme la plupart des ports français sur la Manche, manque de rade immédiate; mais il y en a deux à peu de distance: la grande, à une lieue et demie du port et à l'ouest-sud-ouest du cap La Hève, permettait aux armées navales d'y mouiller et d'y rester plusieurs jours en sûreté; la petite, située à une

demi-lieue du port, ne convenait, comme à présent, qu'aux médiocres navires. Le canal d'Harfleur que Vauban avait fait naguère creuser, à la fois pour repousser le galet et pour grandir l'importance commerciale du Hâvre, ne fut pas suffisamment entretenu par ceux qui étaient préposés à sa conservation, et un éboulement de terre le combla un peu au delà de Graville. Néanmoins le Bassin-Royal du Hâvre, tel qu'on l'avait rétabli quelques années auparavant, pouvait toujours recevoir vingt-cinq à trente bâtiments de guerre, parmi lesquels ceux de 60 canons. Les fortifications du Hâvre, dont on devait avoir dans le siècle suivant le tort immense de détruire la partie la plus importante, la citadelle, étaient telles qu'il convient à une place maritime de premier ordre, qui non-seulement était un des cinq grands arsenaux, mais encore, à elle seule, un des grands gouvernements militaires du royaume.

Le gouvernement général militaire du Hâvre-de-Grâce avait été distrait de celui de Normandie, et comprenait les gouvernements particuliers du Hâvre, d'Harfleur, de Fécamp et de Montivilliers. Comme le Hâvre était le seul port sur la Manche où l'on pût alors armer une flotte, et qu'on le savait, pour cette raison, en butte aux projets hostiles de l'Angleterre, on ne négligea rien pour ajouter de nouveaux travaux de défense à ceux qui dataient des règnes précédents. Mais pendant que l'importance militaire du Hâvre s'accroissait, sa richesse commerciale diminuait; quand on y arma un grand nombre de bâtiments de guerre, on en vit sortir beaucoup moins de bâtiments marchands pour le Levant, les Indes, et surtout pour le banc de Terre-Neuve qui, en temps de paix, occupait plus de cent navires hâvrais.

Étretat, avec un fort, Saint-Valery-en-Caux, avec une tour et quelques batteries, étaient de peu d'importance. Dieppe, qui devait avoir tant à souffrir des rigueurs de la prochaine guerre avec l'Angleterre, était défendu par des fortifications irrégulières, comme celles de son château situé sur une hauteur au bord de la mer; son port, où l'on pénétrait par un chenal bordé de deux jetées avec des bastions, n'était accessible qu'aux bâtiments marchands et aux frégates légères, et les gros vaisseaux ne pouvaient passer la grande rade ou plutôt l'anse de Dieppe, quoi-

qu'elle fût réputée bonne. Le Tréport était à l'état le plus entier d'insignifiance.

Dans les deux gouvernements de Picardie et de Boulogne, Saint-Valery-sur-Somme, avec une enceinte de peu d'obstacle, Abbeville, place assez forte, mais port misérable, Étaples, avec une enceinte, Montreuil-sur-Mer, l'une et l'autre sur la rivière de Canche, n'offraient plus, sous le rapport maritime, qu'un faible intérêt; Abbeville seul avait conservé une importance militaire. Boulogne, à l'embouchure de la Liane, n'ayant point encore le bassin qu'on y a creusé depuis, passait pour le plus détestable des mouillages; les bâtiments de quelque tonnage s'arrêtaient à la rade Saint-Jean; la place avait perdu depuis longtemps ses plus vieilles fortifications, sauf toutefois son château qui datait du treizième siècle; un nouveau système de défense venait d'être appliqué à la haute ville, à l'un des angles de laquelle s'élevait ce château; la basse ville, de nombre de siècles postérieure à l'autre, était à peu près dépourvue de défense. Ambleteuse et Wissant, dans le détroit de Calais, fixaient, à cette époque, l'attention de Louis XIV; on hésitait entre ces positions maritimes pour faire de l'une des deux un port considérable; Ambleteuse allait l'emporter, mais pour peu de temps : car, lorsqu'on eut mis la main à l'œuvre et que déjà les travaux se développaient sur une assez grande échelle, les eaux d'un grand étang que l'on avait formé dans le but de nettoyer le port, n'ayant point montré, à cause du circuit, la force nécessaire à cet usage, l'entreprise fut abandonnée. Des batteries défendaient Ambleteuse, Wissant et Sangatte; le cap Grisnez avait un fort. Calais, comme port de mer, avait vu singulièrement déchoir sa vieille réputation; mais c'était toujours une place considérable, aux fortifications anciennes de laquelle Vauban travaillait à en ajouter de nouvelles. Ce grand ingénieur avait imaginé un plan pour rendre au port de Calais l'influence que son heureuse situation lui méritait; il avait projeté de remédier aux inconvénients des ensablements et des envasements continuels, ainsi qu'au mauvais état des jetées, en prolongeant celles-ci de mille à douze cents mètres jusqu'à la basse mer, en rétablissant des quais et en construisant quatre écluses sur une même ligne, à travers le port, vis-à-vis de la citadelle, commencée en 1560, après l'expulsion des An-

glais, et qui, défendant la ville du côté de l'occident, offrait comme elle l'aspect d'un carré long ; mais la crainte de nuire à Dunkerque, qui coûtait alors des sommes immenses à l'État, fit négliger les plans de Vauban pour le port de Calais.

Dans la Flandre maritime, que les armes de Louis XIV venaient de rendre à la France, Gravelines, près de l'embouchure de l'Aa, quoique ville fortifiée, ne présentait qu'un port de pêcheurs. Mais Dunkerque, où l'on apercevait encore la trace d'une vieille enceinte datant du quatorzième siècle, et où l'on venait de démolir un château bâti par ordre de Charles-Quint, en 1538, pour la défense de l'entrée du port, devenait, par les travaux immenses qu'on y faisait, la première place maritime du royaume. On savait quelle prédilection Louis XIV avait pour Dunkerque, dont il venait de faire un gouvernement particulier; aussi se plaisait-on à lui rappeler que la maison de Bourbon, alors même qu'elle n'aspirait point encore au trône de France, avait élevé des prétentions sur Dunkerque, par opposition à Maximilien d'Autriche qui, d'ailleurs, ne s'en était pas moins emparé (1). C'était à Vauban que l'on avait confié le soin de rendre imprenable une place si chère au cœur du monarque. Dunkerque était le premier grand ouvrage de l'immortel ingénieur dont le nom se rattache sans cesse à la marine, et ce premier ouvrage était un chef-d'œuvre. Dès l'année 1665, on avait commencé d'importants travaux à Dunkerque; mais c'était en 1671 seulement qu'ils avaient été poussés avec une puissance que l'on peut appeler gigantesque : trente mille hommes y avaient été employés. Les historiens contemporains disent qu'il serait difficile de croire combien il y eut de nouveaux ouvrages élevés à Dunkerque, et du côté de la terre et du côté de la mer ; combien de bastions revêtus, changés ou refaits. La citadelle fut perfectionnée, le Fort-Louis achevé. Les travaux de la place étaient habilement combinés avec ceux du port. Celui-ci devait tout à l'art, mais l'art s'y était épuisé en prodiges, et avait lutté contre la nature de manière à en triompher jusque dans les moindres détails. L'entrée du port de Dunkerque était fermée par deux jetées d'admirable charpente qui s'avançaient à deux mille mètres dans la mer, et dont les approches étaient défendues par de superbes batteries et deux forts presque inattaquables. Ce port artificiel se prolon-

geait dans la ville, en changeant sa direction du nord-nord-est au nord-ouest, et, dans ses contours, il offrait une étendue d'environ quatorze cents mètres. On entrait de là dans un bassin, en passant par une porte voûtée d'environ quatorze mètres d'ouverture. C'était un magnifique arsenal muni de tous les bâtiments nécessaires à la construction et à l'armement de quarante vaisseaux de guerre tels qu'on les faisait alors. On avait réuni toutes les eaux affluentes dans plusieurs canaux, pour se procurer des chasses capables de nettoyer un port d'une aussi grande longueur. Le canal de Bergues, propre à porter des bateaux, s'y jetait par une écluse double, dont l'effet se faisait sentir à plus de trois mille mètres. Le canal de la Moëre et celui de Furnes avaient un succès égal. Leurs efforts réunis opérèrent si merveilleusement, qu'en moins de dix années le port et l'avant-port de Dunkerque furent creusés de cinq à six mètres. Pour élargir l'espace, on avait rasé plusieurs dunes dont les sables étaient naguère encore poussés par les vents dans les canaux et les fossés. Louis XIV lui-même avait voulu venir admirer de ses yeux tout ce que le génie de Vauban inventait en ce lieu, particulièrement ces deux fameuses jetées fortifiées, connues sous le nom du Risban de Dunkerque, que cet ingénieur avait fait bâtir si loin dans la mer, et qui rendaient inattaquables la citadelle et le port. C'est de là, c'est du port de Dunkerque que devaient sortir, dans la prochaine guerre, des armateurs qui emporteraient à l'ennemi pour dix-sept millions cinq cent trente-trois mille livres de rançons et de prises claires et nettes, sans compter d'autres détails regardant plus particulièrement les matelots; de telle sorte que ce même ennemi serait obligé, pour se garantir de plus grands dommages, de faire garder ce port par une flotte de trente vaisseaux avec des frais immenses; et encore n'en empêcherait-il pas les armateurs légers de sortir à sa vue même, et de lui enlever ses bâtiments. On comprend qu'une telle ville, qui comptait presque autant d'intrépides marins que d'habitants, et qui, dans ce temps-là même, possédait Jean Bart, ait été, dans un jour de revers pour Louis XIV, en butte à toutes les haines, à toutes les vengeances de l'Anglais, impuissant à la réduire autrement que par voie indirecte. La rade et la fosse de Mardick étaient encore des acquisitions maritimes de quelque importance

déjà, et susceptibles de grands développements fort inquiétants aussi pour les ennemis. La Flandre avait apporté à la France une population admirablement propre à la mer; le long de cette côte qui se prolongeait, à travers les dunes, jusqu'à Nieuport, en avant de Furnes, tout homme était matelot.

Nombre de petits forts que l'on n'a pas nommés, de batteries et de corps de garde, protégeaient encore sur les deux mers le littoral français, pour lequel un admirable ingénieur avait fourni un système général de défense.

On peut d'autant moins s'abstenir de dire ici quelques mots du personnage illustre à qui les frontières maritimes, aussi bien que les frontières continentales du royaume, étaient redevables de leur force et de leur puissance nouvelle, et de la protection dont elles couvraient le pays entier, que, dans ce temps, les ingénieurs militaires partageaient leurs travaux entre le progrès naval et les canalisations d'un côté, et les siéges et les fortifications de l'autre : c'est ce qu'indique clairement la carrière si féconde de Vauban. Né en 1633, à Saint-Léger-de-Fourches, près de Saulieu, en Bourgogne, Sébastien Le Prestre de Vauban fut un véritable fils de ses œuvres. Son père, mort au service, l'avait laissé sans autre ressource que ses propres mérites. La terre de Vauban avait été mise en séquestre, et l'enfant qui devait immortaliser ce nom avait dû s'estimer bien heureux encore d'être recueilli par une personne charitable qui lui enseigna la lecture, l'écriture et quelques éléments de mathématiques. Le jeune Vauban n'avait point accepté ces bienfaits sans croire qu'il les dût payer, non-seulement de reconnaissance, mais encore de tout ce que ses forces lui permettaient de travaux, si pénibles qu'ils fussent; et jusqu'à l'âge de dix-sept ans, on l'avait vu, rude compagnon de peines, se mêler à tous les exercices, à toutes les fatigues d'une ferme, maniant lui-même la fourche et menant les chevaux à l'abreuvoir. Dans cette vie rustique, il avait puisé un généreux désir de soulager le peuple, qui le préoccupa jusqu'à son dernier jour. Mais un matin son génie l'éveille, il lui montre toute une suite d'aïeux qui étaient morts au champ d'honneur, onze de ses parents vivant encore et tous portant l'épée. La tête du jeune homme travaille, s'échauffe; il se lève, et il part furtivement, pauvre, dénué de tout, sans regarder en arrière, de peur

qu'un regard de reproche, qu'un souvenir ami ne le rappellent. Il semble seul, mais son génie le conduit auprès du grand Condé qui l'accueille aussitôt dans un régiment. L'école du héros lui profita; devenu assez vite officier, Vauban fait marcher de pair l'étude et les armes, il combat et réfléchit. Ce qui lui semble le plus difficile, le plus abstrait dans l'art militaire, est ce qui lui sourit le plus; il n'apprend pas tant qu'il ne devine la science d'assiéger et de défendre les places. Déjà et de lui-même le cadet de régiment est devenu ingénieur; son courage d'ailleurs égale son habileté : on est toujours sûr de le rencontrer à la brèche, dans l'endroit le plus périlleux, et il continue de s'instruire en répandant son sang par vingt blessures aussitôt rouvertes que fermées. On dut à sa direction la prise de presque toutes les places de la Flandre; mais on lui dut plus encore, le moyen de les conserver. Il en fut de même dans d'autres provinces : siége dirigé par Vauban, signifiait ville emportée; ville fortifiée par Vauban, signifiait place imprenable. On n'a pu dire qu'une faible partie de ce qu'il a fait pour les places maritimes, pour les ports, pour les côtes de la France; on le retrouve du port d'Antibes qu'il ranime, à Collioure et à Port-Vendres qu'il protége; depuis le fort d'Andaye, qu'il élève pour battre l'embouchure de la Bidassoa, jusqu'à la superbe place de Dunkerque, son coup d'essai, comme on l'a vu, et son chef-d'œuvre. Il n'est pas de villes maritimes, pas de ports de quelque valeur existant sous Louis XIV, auxquels il n'ait mis la main. Et si l'on eût pu exécuter tous ses grands projets, que de bons ports, que de belles places maritimes la France posséderait de plus! Du moins en a-t-il fait ou sauvé tant qu'il a pu. Aujourd'hui encore, quand on parle de quelque amélioration, de quelque progrès dans ce genre, c'est vers ses plans qu'on se reporte. Souvent on le voit entrer dans le conseil des constructions navales, et l'éclairer de ses idées. Il est de ceux que les talents naissants n'effraient point; au contraire, il les cherche, il les pousse en toute circonstance. Il défendit et soutint avec chaleur Petit-Renau et ses méthodes nouvelles. Il se fit aussi l'appui d'un jeune officier de marine, Barras de La Penne, qui portait ses savantes études sur l'art ancien et moderne de la construction des galères, et qui essaya par mille efforts de relever le crédit chancelant de cette famille de bâtiments. La navigation

intérieure du pays n'occupa pas moins Vauban que la navigation extérieure; il n'est point un canal de France, en vigueur de son temps, qu'il n'ait ou fait, ou amélioré, ou perfectionné; et quant aux canalisations demeurées à l'état de projet, il n'en est guère, comme pour les ports exécutés après lui ou à exécuter encore, dont on ne puisse dire : c'était un plan conçu et développé par Vauban. Les grandes routes, les ponts, la salubrité des villes et des campagnes, entraient dans ses vues et dans ses travaux; son regard et sa main se portaient naturellement sur tout ce qui pouvait ajouter à la grandeur et à la prospérité du pays. Un violent amour du bien public le possédait, et il semblait qu'il eût à cœur de faire contre-poids par des œuvres durables d'humanité à ce qu'exigeait de son génie l'art destructeur de la guerre. Ce qu'il appelait ses loisirs, ses oisivetés, était encore un grand et utile travail: c'est alors, entre un assaut et une défense de places, qu'il écrivait sur la marine, sur la course par mer en temps de guerre, sur le commerce, sur la culture des forêts, sur les colonies françaises d'Amérique, sur les finances, sur l'impôt, enfin sur tout ce qui se rattachait, par quoi que ce fût, à l'État, à la nation. Vaste génie, le plus complet peut-être, stratégiquement parlant et gouvernementalement aussi, on peut l'avancer sans trop de témérité, qu'ait produit un règne où les génies abondaient. Homme grand entre les plus grands, qui concevait tout, et avait en lui les moyens d'exécuter tout ce qu'il concevait. A l'époque où l'on en est de cette histoire, Vauban, après avoir passé par divers grades dans l'armée, avait succédé au chevalier de Clerville en qualité de commissaire général des fortifications de France; il ne devait avoir le bâton de maréchal qu'en 1703. D'ici là, on le verra encore rendre de signalés services, particulièrement dans les provinces maritimes du royaume; et quand la mort le frappera, en 1707, c'est de lui que l'on dira : « Il a travaillé à trois cents places anciennes, il en a fait trente-trois nouvelles, il a eu la conduite de cinquante-trois siéges, et s'est trouvé à cent quarante actions glorieuses.

Les côtes du royaume, tant sur la Méditerranée que sur l'Océan, formant un tout sous la direction du ministre de la marine, se divisaient d'abord en deux départements principaux : la vice-amirauté du Ponant et la vice-amirauté du Levant, ayant ou devant avoir

chacune son intendance générale. Elles se subdivisaient ensuite en cinq arsenaux ou départements de marine, ayant chacun son intendant; à savoir : le département de Dunkerque, embrassant les côtes de Flandres et de Picardie; celui du Hâvre, embrassant toutes les côtes de Normandie; celui de Brest, avec toutes les côtes de Bretagne; celui de Rochefort, duquel dépendaient toutes les côtes depuis la limite de Bretagne jusqu'aux frontières d'Espagne; et celui de Toulon, qui s'étendait sur toutes les côtes françaises de la Méditerranée. Rigoureusement, le port de Marseille pouvait être considéré comme un sixième arsenal ou département de la marine; car, outre le général des galères, on y avait mis un intendant spécial pour les quarante galères qu'on y entretenait toujours. Un règlement de Colbert, du 6 octobre 1674, pour la police des arsenaux maritimes, désignait trois officiers spéciaux pour chaque port : un capitaine, un lieutenant et un enseigne de port, qui avaient le commandement des gardiens des vaisseaux et du port, le soin de la conservation et de la sûreté des vaisseaux; celui d'envoyer reconnaître les bâtiments en vue du port et de la rade pour éviter toute surprise, et d'autres occupations encore trop longues à énumérer. Ces officiers étaient placés sous la surveillance de l'intendant ou de ses délégués, considérés aussi, en général, comme officiers de port. On conçoit que Colbert, au moment de ses fondations et de son organisation, ait donné une grande importance et un pouvoir fort étendu à ce que l'on pouvait appeler les officiers d'administration et leur ait souvent soumis les officiers militaires.

Outre les subdivisions en cinq ou six arsenaux dont on a parlé, il en existait encore deux, l'une juridique, en siéges généraux de *Tables de marbre* de l'amirauté, dont le principal était à la *Table de marbre du Palais*, *à Paris*, et en siéges particuliers ressortissant aux Tables de marbre; l'autre en quatre-vingt-dix capitaineries, plus tard portées à cent douze, ayant chacune ses compagnies de milices gardes-côtes, formées des habitants des paroisses voisines de la mer.

Le tribunal de la *Table de marbre* connaissait de tout ce qui concernait l'amirauté, de toutes les discussions qui pouvaient naître touchant les bâtiments de mer; de leur affrétement, des prises, des bris, naufrages, jets, avaries; des droits de congé et autres

appartenant à l'amiral; des pêches, pêcheries; des dommages faits aux quais; des pirateries, désertions d'équipages, et généralement de tout ce qui était dépendant du fait de la mer. tant en première instance que par appel des jugements des siéges particuliers d'amirauté qui étaient établis dans les ports du royaume. Cette juridiction de l'amirauté se composait d'un lieutenant général, d'un lieutenant particulier, de quatre conseillers, d'un procureur du roi, d'un greffier, d'un premier huissier, etc. Tous ces officiers étaient pourvus par le roi, sur la nomination de l'amiral. Les officiers de la *Table de marbre*, premier tribunal maritime du royaume, étaient officiers de robe et d'épée. Comme officiers de robe, ils jouissaient de plusieurs priviléges attachés à la haute magistrature; comme officiers d'épée, ils appartenaient à la grande gendarmerie: un édit du 4 mai 1637 leur en attribuait toutes les prérogatives; ils avaient le droit de porter le grand uniforme de la marine. C'est à eux exclusivement qu'il appartenait de connaître des causes des étrangers. Les jugements de la *Table de marbre*, comme ceux des amirautés inférieures et des juridictions consulaires, condamnaient communément par corps. Deux édits, l'un de 1517, l'autre de 1584, enjoignaient expressément à toutes les amirautés du royaume de consulter, en matières de grand prix, le tribunal suprême de la *Table de marbre*, et de lui renvoyer les causes dans la décision desquelles elles éprouveraient quelques difficultés. Quoique les appels des amirautés particulières des colonies françaises ne relevassent pas de la *Table de marbre*, ce tribunal n'en devait pas moins être considéré comme supérieur à tous ceux des colonies, soit comme siége de l'amiral de France, soit comme jouissant d'une portion de l'autorité dont ce grand officier de la couronne possédait la plénitude. La France et l'Espagne étaient les seuls États maritimes où l'*Amirauté* fût une cour contentieuse, distincte et séparée de l'administration de la marine.

La garde des côtes se composait de deux sortes de services : le service militaire pour s'opposer aux descentes, et le service d'observation dans les paroisses, pour y veiller journellement. C'est pourquoi, indépendamment des compagnies uniquement destinées à la défense des côtes, les paroisses des diverses capitaineries formaient encore des compagnies de guet, employées à

monter la garde et à avertir en cas d'alarme. L'institution des milices gardes-côtes ne datait pas de cette époque ; des ordonnances très-anciennes, et particulièrement une de François I[er], remontant à l'an 1517, tenaient dès longtemps les villages voisins de la mer dans l'obligation de s'armer et de faire le guet pour le cas de descentes de l'ennemi. Mais, en 1676, Colbert, voulant régulariser ce genre de service, s'était fait représenter la division des côtes maritimes qui, de temps immémorial, avaient été soumises aux capitaines et autres officiers établis pour leur garde; il avait fait par suite de nouveaux règlements, au moyen desquels le district de chacun de ces officiers était marqué avec un grand détail. Les charges de capitaines, de lieutenants gardes-côtes, qui n'étaient précédemment que des commissions, ne furent érigées qu'à la date de 1705 en titres d'offices héréditaires, pour que leurs possesseurs servissent sur les côtes, sous l'autorité de l'amiral de France, et sous les ordres des gouverneurs, lieutenants généraux, etc., des provinces maritimes. C'étaient les capitaines gardes-côtes qui faisaient les revues et les montres des habitants des paroisses sujettes au guet de mer : mais comme depuis il y eut des commissaires aux montres et revues en titre d'office, ces fonctions les regardèrent, et non point les capitaines gardes-côtes. Les personnages les plus considérables dans la marine tinrent souvent à honneur d'être compris parmi les capitaines et officiers gardes-côtes, et à quelques années de là on vit figurer le maréchal et vice-amiral d'Estrées comme capitaine garde-côtes à Étaples. On peut affirmer, sans crainte de se tromper, que les côtes de France comptaient, dès l'époque de la paix de Nimègue, de cent à cent cinquante mille hommes pour leur garde.

Avant Richelieu, il n'y avait pas eu de troupes attachées spécialement à la marine; mais, depuis lors, on avait organisé des compagnies composées de gens qui tous devaient savoir quelque métier d'utilité sur les vaisseaux ; ils vivaient chez eux à la demi-solde quand on n'avait pas besoin de leurs services, et recevaient solde entière quand on les employait. Cet état de choses devait durer jusqu'à la mort du marquis de Seignelai. Dès l'année 1666, il avait été créé des écoles de canonniers qui, n'ayant pas réussi tout d'abord, avaient été rétablies avec succès en 1676.

Une des préoccupations principales de Colbert, ce fut toujours

l'enrôlement des matelots. En 1668, après la paix d'Aix-la-Chapelle, on avait ordonné un enrôlement général des matelots par classe, comme cela s'était pratiqué sur quelques points de la côte. On en avait formé trois classes, l'une desquelles était tenue comme engagée dès le premier jour de l'année pour servir pendant un an sur les vaisseaux du roi, et les deux années suivantes sur les navires marchands; de sorte que les trois classes eussent à rouler et à servir alternativement dans la marine royale et dans celle des particuliers. Plus tard, on fit cinq classes en Bretagne au lieu de trois, pour la commodité du pays, de manière que les matelots de cette province ne servissent que de cinq ans en cinq ans sur les vaisseaux du roi, et les quatre autres années sur les navires marchands à leur volonté. Ces ordres ainsi exécutés facilitaient beaucoup les armements des flottes de guerre, sans qu'on fût contraint d'interrompre le commerce et de fermer les ports, comme cela avait lieu avant l'établissement des classes de matelots.

Les rôles des matelots du royaume faits de 1666 à 1686, divisaient la France maritime en six départements, à savoir : le département de Rochefort, comprenant les côtes de Poitou, pays d'Aunis, côtes de Saintonge, rivière de Charente et la Guyenne, donnant un chiffre de dix mille quatre cent trente-neuf officiers mariniers et matelots; le département de Brest, comprenant les évêchés de Tréguier, Saint-Pol de Léon, Cornouailles, Saint-Malo, Dol, Saint-Brieuc, Vannes, Nantes et le duché de Retz, donnant un chiffre de quatorze mille huit cent vingt-trois officiers mariniers et matelots; le département de Dunkerque, comprenant les amirautés de Dunkerque, Calais, Boulogne, Abbeville, Saint-Valery-sur-Somme, Tréport et Dieppe, donnant un chiffre de trois mille huit cent dix-huit officiers mariniers et matelots; le département du Hâvre-de-Grâce, comprenant le Hâvre, Rouen, Caudebec, Quillebeuf, les amirautés de Saint-Valery-en-Caux, Fécamp, Honfleur, Touques, Dives, Caen, Onistrehams, Bayeux, Grandcamp, Carentan, Saint-Vaast, Barfleur, Cherbourg, Port-Bail, Coutances et Granville, donnant un chiffre de six mille quarante-trois officiers mariniers et matelots; le département de Toulon, comprenant Toulon, Marseille, les Martigues, Arles, Antibes et le Languedoc, donnant un chiffre

de quinze mille cent cinquante-deux officiers mariniers et matelots ; le département de Bayonne, comprenant Bayonne et Saint-Jean-de-Luz, donnant dix-huit cent trente et un officiers mariniers et matelots ; en tout, pour les six départements maritimes, cinquante-deux mille cent six officiers mariniers et matelots, auxquels on ajoutait sept mille trois cent quatre-vingt-huit capitaines, maîtres, patrons et pilotes exempts des classes, ce qui, en dernière analyse, offrait un total général de cinquante-neuf mille quatre cent quatre-vingt-quatorze marins, non compris au haut de l'échelle les officiers des vaisseaux et des ports, et au bas les mousses et apprentis mariniers. Les ouvriers des ports, les troupes de marine, la chiourme des galères étaient aussi en dehors de ce compte.

L'état-major de l'armée navale se composait d'abord de onze officiers généraux, y compris l'amiral de France, et les deux vice-amiraux de Ponant et de Levant, le second desquels était encore à nommer. Il n'y avait que deux à trois lieutenants généraux des armées navales. Les chefs d'escadre étaient toujours au nombre de six, portant chacun le titre d'une escadre de Normandie ; de Picardie ou de Dunkerque ou de Flandres, de Poitou et Saintonge, de Guienne, de Languedoc, de Provence. Bientôt il y eut en outre des chefs d'escadre d'Aunis, de Roussillon, d'Amérique, etc. Après les officiers généraux venaient les capitaines de ports au nombre de cinq, distribués à Toulon, Rochefort, Brest, le Hâvre et Dunkerque ; puis les capitaines de vaisseaux, dont le nombre s'éleva de quatre-vingt-quinze en 1678 à cent douze en 1689 ; puis les deux majors, l'un de la marine de Ponant, l'autre de la marine de Levant ; et sept aides-majors ; puis vingt-quatre à vingt-six capitaines de frégates légères ; huit à dix capitaines de galiotes ; huit lieutenants de ports ; cent vingt-cinq à cent cinquante lieutenants de vaisseaux ; neuf à douze lieutenants de galiotes ; quinze, et bientôt vingt-trois capitaines de brûlots ; sept enseignes de ports ; cent quarante-six enseignes de vaisseaux pour 1678 et deux cent cinq pour 1689 ; dix enseignes de galiotes ; huit lieutenants de frégates légères ; six capitaines de flûtes et deux enseignes de bombardiers ; en tout quatre cent quatre-vingt-huit officiers entretenus pour 1678 et cinq cent quatre-vingt-neuf pour l'année 1689, dont Louis XIV avait fixé équitablement le rang, en

1676, suivant leur ancienneté de grade. Il est à remarquer que quand le matériel de la marine eut décliné sensiblement le nombre des officiers de vaisseaux, loin de diminuer, augmenta d'une manière abusive, à ce point qu'en 1712, ils s'élevèrent à plus de mille, parmi lesquels cent cinquante capitaines de vaisseaux environ et deux cent cinquante lieutenants. Pendant la paix de Nimègue, les gardes de la marine furent rétablis sur de nouvelles bases. Dans le principe, ils devaient être tous gentilshommes; mais on ne tarda pas à s'apercevoir que c'était exclure beaucoup de gens de courage et de mérite à qui il ne manquait que ce moyen de se faire connaître, et on admit des roturiers parmi les gardes-marine. Ils furent entretenus et départis en trois compagnies à Rochefort, Brest et Toulon. Ils se partageaient aussi en brigades, avec des chefs de brigade, des brigadiers et des sous-brigadiers tirés de leur corps. Dans les ports ils obéissaient à trois capitaines de vaisseaux et à des lieutenants de vaisseaux et enseignes chargés de les commander. Quand ils étaient sur les vaisseaux, les gardes-marine servaient, sans aucune distinction, parmi et comme les soldats.

Les galères avaient leur état-major spécial, composé du général, du lieutenant général, de quatre chefs d'escadre, de trente à trente-cinq capitaines, d'autant de lieutenants, de sous-lieutenants et d'enseignes. Tandis que le vaisseau voyait changer le personnel de ses officiers presque à chaque campagne, la galère au contraire conservait presque immuablement le sien. Sous la dénomination de gardes de l'étendard, un certain nombre de jeunes gens étaient entretenus comme élèves de la marine des galères.

Louis XIV fixa le matériel de son armée de mer à cent vingt vaisseaux entrant en ligne, dont douze de premier rang, portant de 80 à 120 canons; vingt-six de deuxième rang, portant de 64 à 76 canons; quarante de troisième rang, portant de 50 à 62 canons; vingt-six de quatrième rang, portant de 40 à 48 canons, et seize de cinquième rang, portant de 30 à 36 canons; à vingt-quatre frégates légères, de 8 à 28 canons; sept galiotes à bombes; trente brûlots, vingt-six flûtes; seize petites corvettes, appelées aussi barques longues, portant de 2 à 10 canons; en tout deux cent dix-neuf bâtiments de guerre classés, sans compter une foule de navires non classés, et portés sous le titre de *bâtiments*

interrompus, tels que brigantins, galiotes à rames, yacths, dogres, gabares, tartanes, flibots, chalands, caiches, etc., etc., qui s'élevèrent en certaines années, notamment en 1708, à plus de mille, et que, par une grossière erreur, on a donné dans un précis semi-officiel, pour des bâtiments en construction et abandonnés. Le nombre des bâtiments fixé par Louis XIV, ne devait pas tarder à être dépassé. Quant à la force relative de chaque vaisseau, elle était, quoi qu'en aient pu penser et dire sans examen des hommes du métier, qui ont écrit sur la marine, quelquefois supérieure, et très-souvent égale à celle des vaisseaux du règne de Louis XIV, et par suite, des vaisseaux du siècle présent (2).

A l'état de la marine que l'on fournissait au roi chaque année, en une de ces admirables petites merveilles calligraphiques dont nous avons déjà eu l'occasion de parler dans cet ouvrage, était joint un mémoire succinct sur les bonnes et mauvaises qualités des vaisseaux. On y voyait, que l'on avait abaissé *le Royal-Louis*, œuvre du constructeur Rodolphe, de 120 à 104 canons, qu'il était magnifique, que ses fonds et ses côtés étaient très-beaux, qu'il naviguait très-bien; *le Soleil-Royal*, œuvre d'Hubac, de 120 canons encore, était bien construit, bon de voile et de bouline; *le Royal-Dauphin*, de 104 canons, dû au constructeur Pommet, à Toulon, avait de très-beaux fonds, mais son côté droit était trop chargé d'œuvres mortes; *le Sceptre*, de 76 canons, construit aussi à Toulon par Coulomb, était un beau vaisseau, d'un beau combat, mais avait l'arrière un peu haut; *le Saint-Esprit*, de même force, vaisseau privilégié de Duquesne, était un très-fin voilier que Rodolphe avait construit en 1670; *le Pompeux*, de 70 canons, rendu fameux par Valbelle, était un bon navire de combat, quoiqu'un peu haut; *le Triomphant*, de 76 canons, était bon à tout; quant à *l'Entreprenant*, de 60 canons, construit à Brest, par Brun, *le roi l'avait vu à Dunkerque;* donc il était inutile d'en parler autrement que pour mémoire; *l'Heureux*, de 52 canons, construit au Hâvre par Tortel, était plus propre en corps d'armée qu'en course; *l'Ardent*, de 66 canons, construit aussi au Hâvre par Salicon, était fort et bien lié, ne se tourmentait point, marchait assez bien vent largue; *le Terrible*, de 74 canons, était bien construit par Hubac et avait reçu les éloges du roi d'Angleterre; tous les bâtiments sortis des chantiers de Dunkerque, que diri-

geait Hendrick, tels que *le Diamant*, de 54, *le Modéré*, de 50, *le Solide*, *l'Emporté*, de 44, étaient réputés très-fins voiliers. Les deux constructeurs Mallet, à Rochefort, et le constructeur Blaise, à Brest, avaient aussi donné plusieurs excellents voiliers à la flotte. Il est bon de faire observer que les bâtiments du quatrième et du cinquième rang, dans les mémoires sur les qualités et défauts des vaisseaux du roi, sont indifféremment qualifiés vaisseaux ou frégates.

Le grand nombre des bâtiments de guerre ne suffisait donc pas à Colbert : il voulait surtout qu'ils fussent perfectionnés. Dans ce but, il fit travailler, sous la direction de Tourville, à Versailles même, sous les yeux du roi et sous les siens, à la construction d'une frégate d'un nouveau dessin, qui raffinait sur la fabrique anglaise ; sa mâture et son assiette étaient supérieures, et l'on admirait combien elle serait légère, quoique chargée de beaucoup d'artillerie ; elle n'avait que trente pieds de quille, et cependant était percée pour soixante pièces de canon. Cette frégate devait servir de modèle pour celles que l'on construirait à l'avenir. Dans l'opinion du ministre, un bâtiment ne devait pas rester plus d'un an sur les chantiers. Colbert avait appelé à Versailles, pendant la paix de Nimègue, les officiers et les ingénieurs de marine les plus capables, et en avait formé autour de lui un conseil de construction navale. Duquesne, pour qui Louis XIV venait d'acheter et d'ériger en marquisat sous le nom de ce marin illustre la terre du Bouchet, près d'Étampes, avait été le premier appelé à ce conseil.

Un jeune homme s'y trouvait aussi, dont le vieux marin ne méprisait pas, comme paraissaient le faire plusieurs autres, mais au contraire écoutait les avis avec une attention mêlée parfois d'étonnement et d'admiration. C'était Bernard Renau d'Élisaçarai, plus connu sous le nom de Petit-Renau qui lui fut donné à cause de l'exiguïté de sa taille. Il était né dans le Béarn, en 1652, d'une famille peu favorisée de la fortune, quoique de race réputée noble. Colbert de Terron, ayant eu occasion de voir Petit-Renau tout enfant, et de remarquer sa gentillesse et la vivacité de son esprit, l'avait pris chez lui, puis l'avait traité comme son propre fils. Cet intendant, ayant cru reconnaître en lui du goût pour la marine, l'avait engagé à s'appliquer aux mathé-

matiques, dans lesquelles ses progrès furent surprenants. Bientôt le protecteur avait parlé du jeune homme au grand Colbert et au marquis de Seignelai; et, à leur recommandation, Petit-Renau avait été placé, en 1679, auprès de l'amiral de France comte de Vermandois. Cette position mettait ses mérites assez en évidence, pour que ses idées nouvelles sur la construction des vaisseaux devinssent profitables au pays; et c'était par là qu'il avait trouvé moyen de se faire admettre dans une assemblée où figuraient les Vauban, les Duquesne et les Tourville, autour des Colbert et des Seignelai, et même de la personne de Louis XIV; car ce monarque actif, vigilant, à l'esprit prompt et sagace, d'un jugement et d'un conseil souvent très-sûrs et très-intelligents, mettait sa gloire à prendre part à toutes les améliorations, à tous les progrès de son règne. Petit-Renau développa, en présence de ces grandes illustrations, sans se laisser déconcerter par les objections et avec une clarté parfaite, sa nouvelle méthode de construction navale. On hésitait à en croire un si jeune homme; mais quand on entendit le vieux Duquesne se prononcer pour lui, en faisant, avec la plus admirable modestie, le sacrifice de ses propres idées; quand on entendit aussi Vauban prendre la parole en sa faveur, on se rangea à l'avis de Petit-Renau, et sa méthode fut adoptée; on le chargea même de la mettre en pratique dans les ports du royaume, où, par ses soins, s'éleva, en peu de temps, une pépinière d'habiles constructeurs.

Depuis longtemps déjà Colbert faisait travailler, sous sa direction, par les plus habiles jurisconsultes du royaume, à un code de la marine du commerce. Il parut, en forme d'ordonnance, dans l'année 1681. Son préambule mérite d'être rapporté. « Après les diverses ordonnances que nous avons faites pour régler par de bonnes lois l'administration de la justice et de nos finances, fait dire le ministre au roi, et après la paix glorieuse dont il a plu à Dieu de couronner nos dernières victoires, nous avons cru que pour achever le bonheur de nos sujets, il ne restait plus qu'à leur procurer l'abondance, par la facilité et l'augmentation du commerce qui est l'une des principales sources de la félicité des peuples, et comme celui qui se fait par mer est le plus considérable, nous avons pris soin d'enrichir les côtes qui environnent nos États de nombre de

havres et de vaisseaux pour la sûreté et la commodité des navigateurs qui abordent à présent de toutes parts dans les ports de notre royaume. Mais parce qu'il n'est pas moins nécessaire d'affermir le commerce par de bonnes lois, que de le rendre libre et commode par la bonté des ports et par la force des armes, et que nos ordonnances, celles de nos prédécesseurs, ni le droit romain, ne contiennent que très-peu de dispositions pour la décision des différends qui naissent entre les négociants et les gens de mer, nous avons estimé que, pour ne rien laisser à désirer au bien de la navigation et du commerce, il était important de fixer la jurisprudence des contrats maritimes, jusqu'à présent incertaine, de régler la juridiction des officiers de l'amirauté, et les principaux devoirs des gens de mer, et d'établir une bonne police dans les ports, côtes et rades qui sont dans l'étendue de notre domination. Or ces causes, etc. » L'ordonnance de 1681 passe par tous les degrés de la hiérarchie, depuis l'amiral jusqu'au charpentier et au calfateur, et dicte les devoirs de chacun. On y remarque, entre autres dispositions, l'obligation d'avoir des professeurs d'hydrographie pour enseigner publiquement la navigation dans les villes maritimes du royaume; la nécessité imposée, pour être reçu capitaine, maître ou patron de navire, d'avoir navigué pendant cinq ans, et de passer par un examen public sur le fait de la navigation; la permission donnée aux gentilshommes de faire, sans déroger à leur noblesse, le commerce de mer, soit par eux-mêmes, soit par intermédiaires, pourvu toutefois qu'ils ne vendent point en détail; la déclaration d'entière liberté pour la pêche maritime; le règlement pour la police des ports, côtes, rades et rivages de la mer; et surtout le livre intitulé : *Des Contrats maritimes*, qui traite du fret ou nolis, de l'engagement et des loyers des matelots, des prises, des lettres de marque ou de représailles, et des testaments et successions de ceux qui meurent en mer. Ce qu'on voit à chaque article de cette célèbre ordonnance, c'est l'homme qui ne néglige rien, et qui, des intérêts individuels qu'il étudie, qu'il soigne dans leurs moindres détails, remonte d'un seul bond, après en être descendu peu à peu, au grand intérêt de l'État, ou, pour mieux en parler, du pays dans lequel s'unissent, s'absorbent tous les autres. L'ordonnance de 1681 ne fut point envoyée au parlement de Bretagne; par égard

pour les anciens priviléges de cette province, dont le gouverneur exerçait encore une juridiction spéciale comme amiral indépendant de l'amirauté de France, une nouvelle rédaction fut faite, en 1684, sous le titre d'*Ordonnance touchant la marine sur les côtes de Bretagne;* ce fut cette pièce que le parlement de la province reconnut et enregistra.

Sous l'abri tutélaire des institutions de Colbert et à l'aide de la haute protection dont le ministre la faisait couvrir par le roi, la marine du commerce ne progressait pas dans de moindres proportions que celle de l'État. Vers ce temps, le nombre des bâtiments marchands de premier ordre était pour la France de sept à huit cents, sans compter plus de huit mille petits navires et embarcations de toutes sortes employés à la pêche et à d'autres occupations des mariniers. En peu d'années, on vit le nombre des navires marchands de premier ordre s'élever à plus de cent quatre-vingts dans le port de Saint-Malo; à plus de cent cinquante dans celui de Nantes; à plus de soixante à Dunkerque; à soixante aux Sables-d'Olonne; à près de soixante et dix à Toulon; à plus de quatre-vingts dans le port de Marseille. Il est vrai que, dans le même temps, le port de Bordeaux n'entrait dans le chiffre total des grands navires du commerce, que pour une trentaine; La Rochelle que pour une quarantaine; le Hâvre que pour moins de soixante; Bayonne que pour vingt au plus; Brest que pour douze et Dieppe que pour quatre à cinq, moins que le petit port de Marennes qui en comptait huit et que Vannes qui en comptait vingt.

Marine militaire, marine marchande, commerce et colonies se liaient essentiellement dans l'esprit du ministre pour élever le pays au plus haut degré de splendeur. L'état colonial de la France, relativement à la date encore récente des établissements des colons, offrait un caractère de grandeur et de puissance digne du roi qui avait dicté les conditions de la paix de Nimègue. A la côte occidentale d'Afrique, sauf Portendic et l'île d'Arguin dont on avait rasé les fortifications, on se mettait en mesure de défendre les établissements conquis sur les Hollandais, particulièrement Gorée, dont la rade spacieuse et belle et le port d'un excellent mouillage étaient du plus haut intérêt dans ces parages. On donnait de l'accroissement à l'établissement de Saint-Louis au Sénégal. De

l'ancienne compagnie des Indes-Occidentales qui embrassait, comme on l'a dit, non-seulement l'Amérique, mais encore la côte ouest d'Afrique, était sortie la seconde compagnie du Sénégal, qui prétendait à une concession exclusive du commerce sur une étendue de plus de quinze cents lieues de côtes, depuis le cap Blanc jusqu'au cap de Bonne-Espérance. Cette compagnie s'engagea, en 1679, avec le roi, par contrat, à fournir, pendant huit ans, deux mille nègres aux îles d'Amérique réunies au domaine de la couronne. Ducasse, l'un des directeurs de la compagnie, passa à Saint-Domingue, dans le but d'y établir un bureau pour la traite des nègres. On l'y reçut d'abord très-mal. Le nom seul de la compagnie qu'il représentait, révolta les habitants qui allèrent jusqu'à prendre les armes, pour l'obliger à se rembarquer. C'est alors qu'il commença à développer cette intrépidité, cette éloquence et ce rare talent d'insinuation dont il fit un si heureux usage par la suite. Enfin, il arriva à se faire accepter, lui et ses projets, par les plus rebelles esprits de la colonie de Saint-Domingue. L'avenir devait toutefois décider contre lui, en ce qui concernait la trop nombreuse introduction d'esclaves noirs dans cette grande et fameuse Antille. Malgré les immenses priviléges dont on l'avait dotée, la seconde compagnie du Sénégal eut peu de durée. Deux nouvelles compagnies furent formées en 1681, l'une ayant le privilége depuis le cap Blanc jusqu'à Sierra-Leone, avec la possession des îles d'Arguin, de Saint-Louis et de Gorée; l'autre pour le commerce de la côte de Guinée.

La France avait cessé, jusqu'à nouvel ordre, de posséder toute espèce d'établissement à Madagascar. L'île Bourbon restait elle-même, par suite, dans une espèce d'abandon. L'on y voyait pourtant encore sept à huit habitations de Français persévérants et intrépides. A la suite de l'expédition de La Haye dans l'Inde, un agent de la compagnie française, nommé François Martin, recueillit les débris des colonies de Ceylan et de Saint-Thomé, composés d'une soixantaine d'individus, pour en peupler Pondichéri, petite bourgade alors, qu'il acheta du souverain du pays. Pondichéri se transforma promptement en ville importante, avec une enceinte, devint le centre des opérations de la compagnie française aux Indes-Orientales, qui obtint bientôt du grand-

mogol Aureng-Zeb la cession de Chandernagor, sur les rives du Gange, le fleuve sacré des brames et de leurs adeptes.

En Amérique, la puissance coloniale de la France balançait presque celle de l'Espagne, et surpassait celle des autres nations. Dans le demi-cercle que forment les petites Antilles, on comptait comme dépendances de la France : l'île Sainte-Croix, longue de quatorze à dix-huit lieues sur trois à quatre de large, et dont un vaste incendie, allumé à dessein, avait purifié et fécondé le sol; l'île Saint-Martin, de dix-sept à dix-huit lieues de circonférence, avec un bourg français et une belle rade, et dont une moitié appartenait aux Hollandais qui y observaient une exacte neutralité même pendant la guerre; l'île Saint-Barthélemy, qui ne présentait d'ailleurs qu'un rocher stérile; l'île Saint-Christophe, de vingt à vingt-cinq lieues carrées de surface, avec quatre forts français, de laquelle les Anglais continuaient à posséder une partie; l'île de la Guadeloupe, divisée, dans ses soixante lieues de circonférence, en Guadeloupe proprement dite et en Grande-Terre, avec un château fortifié pour le gouverneur, dans le quartier dit de la Basse-Terre ou côte occidentale, une batterie pour défendre la Capesterre ou côte orientale, un autre fort, pour garantir toute la Grande-Terre, alors moins recherchée et moins habitée que la Guadeloupe proprement dite, quoiqu'elle offrît un des plus beaux et des plus sûrs ports des Antilles, celui de la Pointe-à-Pître; l'île alors inhabitée de la Désirade, ainsi nommée parce que Colomb l'avait découverte la première des Antilles; l'île Marie-Galande, délicieux bouquet de verdure d'environ quinze lieues de circonférence, qui comptait déjà quelques habitations; les deux îles et les îlots des Saintes, qui avaient pris leur nom de la fête de la Toussaint; l'île de la Dominique, où une centaine de colons français s'étaient établis dans le voisinage des restes de la population caraïbe trouvée par les Européens aux Antilles lors de la découverte de l'Amérique et depuis presque entièrement exterminée; la souveraine des Antilles françaises, la belle île de la Martinique, de quarante-cinq lieues de circonférence, sans y comprendre les caps, devenue, tout de suite après Saint-Christophe, le siége du gouvernement général des îles de l'Amérique, et comptant déjà une population de six mille six cents blancs et de quatorze mille cinq cent soixante

esclaves, qui se partageaient les six quartiers de la Case-du-Pilote, de la Case-Capot, du Carbet, du Prêcheur, du Fort et de la ville de Saint-Pierre, le plus ancien établissement de l'île, et du Fort-Royal avec la ville naissante de ce nom et un port excellent; l'île de Sainte-Lucie, de quarante lieues de circonférence, où des Français s'étaient établis, sous la conduite d'un nommé Rousselan, dès l'an 1650, mais qui, malgré sa fâcheuse réputation de stérilité et d'insalubrité, devait être un long sujet de discussion entre les deux couronnes de France et d'Angleterre; l'île de Saint-Vincent où les Caraïbes eux-mêmes commençaient à appeler les Français; le groupe des Grenadilles et l'île de la Grenade, laquelle a sept lieues de longueur sur une largeur inégale; et enfin l'île de Tabago, d'environ trente lieues de circuit, qui, bien qu'elle eût coûté cher à Louis XIV et offrît des havres et des mouillages favorables, était, sans doute en raison de son éloignement des autres établissements français, dans un état presque complet d'abandon de la part de ses conquérants.

Maîtres à cette époque, par une série pour ainsi dire non interrompue, de presque toutes les petites Antilles, les Français avaient le pied sur les grandes. Si la petite île de la Tortue était à peu près abandonnée, la côte française de Saint-Domingue, se développant en sorte de croissant sur une étendue de deux cent cinquante lieues au nord, à l'ouest et au sud, présentait dès lors plusieurs établissements, ceux du Cap ou du Port-Français, avec un port merveilleusement situé, du Port-de-Paix, avec un assez bon fort et comptant environ mille habitants, du Grand et du Petit-Goave, de Leogane, de la Grande-Anse, de l'Ile-à-Vaches, qui prenait son nom d'un îlot voisin de Saint-Domingue, et plusieurs autres.

La Guyane, que l'on appelait toujours *la France équinoxiale*, quoique bien déchue des rêves tout d'or que l'imagination des premiers voyageurs avait fait naître, n'était pas encore tombée dans ce discrédit sans examen que des entreprises mal conduites devaient lui faire éprouver plus tard. Loin d'exagérer les difficultés, on vantait bien plutôt les facilités de colonisation de la France équinoxiale; l'heureuse absence, sur sa côte, des ouragans qui désolent les petites Antilles; la magnificence des bois de luxe, de

par l'entière destruction de leurs ennemis, et desquels on disait qu'ils venaient en renards, qu'ils attaquaient en lions, et qu'ils fuyaient en oiseaux, les Iroquois étaient, par suite, restés peu favorables aux Français. On était sans cesse en guerre avec eux. Mais les colons, quoique très-peu nombreux, car on en comptait à peine encore onze à douze mille, n'étaient point gens à se laisser abattre par les circonstances les plus difficiles; à défaut de solides bastions, ils avaient dans leur cœur la plus forte des citadelles. Les femmes françaises du Canada elles-mêmes se signalaient par une énergie, un héroïsme qui tenait du sang des Jeanne d'Arc et des Jeanne Hachette. Généralement, les forts du Canada n'étaient que de grands enclos palissadés et soutenus de quelques redoutes; l'église et la maison du seigneur du lieu y étaient renfermées, et l'espace était en outre assez large pour qu'au besoin les femmes, les enfants et les bestiaux s'y retirassent. Deux ou trois factionnaires, quelques pièces de campagne ou quelques pierriers, tant pour écarter l'ennemi que pour avertir les habitants d'être sur leurs gardes, complétaient ce système de défense, à peu près dans chaque paroisse; et c'en était assez pour être hors de l'insulte des Iroquois qui, sans l'appui de troupes européennes, n'auraient jamais pu emporter un seul de ces misérables forts. Québec et Montréal offraient cependant deux points un peu plus sérieusement garantis. La première surtout de ces villes, capitale de toute la Nouvelle-France, bâtie en amphithéâtre sur une langue de terre formée par le confluent des rivières Saint-Laurent et Saint-Charles, à cent et quelques lieues de la mer, était défendue par un fort et une enceinte de pierres, munis d'une artillerie assez considérable. Pendant le cours des deux dernières guerres de Louis XIV, on travailla beaucoup aux fortifications de Québec, qui, bien qu'irrégulières, devinrent, la nature s'y joignant, assez difficiles à enlever. Le port de Québec, très-vaste et très-sûr, et pouvant recevoir jusqu'à cent vaisseaux de ligne, fut flanqué de bastions; tout le long de la rade, jusqu'à la rivière Saint-Charles, on établit des batteries. Il était fâcheux seulement pour sa prospérité et celle de la ville, que le Saint-Laurent fût fermé six mois de l'année par les glaces. La ville de Montréal, l'ancienne Hochelaga des naturels du pays, avait une enceinte crénelée; quelques ouvrages gardaient en outre les points

les plus exposés de l'île du même nom, longue de dix lieues, large de quatre, dans laquelle elle est située, au milieu du Saint-Laurent, à soixante lieues au-dessus de Québec. Le port de Montréal, quoique si éloigné de la mer, voyait arriver jusqu'à lui des navires de trois cents tonneaux. Les postes les plus importants, après Québec et Montréal, étaient Trois-Rivières, à égale distance à peu près de ces deux villes, et le fort de Sorel, situé à dix-sept lieues sur la rivière du même nom, d'abord appelée rivière Richelieu. On avait négligé de s'établir d'une manière solide sur l'excellent port de Tadousac, à l'embouchure de la rivière de Saguenai, dans le golfe de Saint-Laurent; on n'y voyait qu'une maison française, et, au temps de la traite, quelques loges foraines de sauvages.

En général, les colonies françaises, soumises sous le rapport militaire, à des gouverneurs généraux, ayant sous leurs ordres des gouverneurs particuliers ou des commandants, l'étaient, en outre, sous le rapport de l'administration des finances, à des intendants, et sous celui de la police et de la justice, à des conseils souverains, et à des siéges royaux en ressortissant. Par lettres patentes du 21 janvier 1671, un premier conseil souverain de justice avait été créé à Surate, pour la compagnie des Indes-Orientales. On en avait ensuite établi aux Petites-Antilles, et, au mois d'août 1685, un édit du roi, en forme de lettres patentes, constitua un conseil souverain avec quatre siéges royaux dans la colonie de Saint-Domingue, à l'instar de ceux qui existaient déjà ailleurs. Le conseil souverain se composait du gouverneur général, de l'intendant de la justice, police et finances du pays, du gouverneur particulier, de deux lieutenants pour le roi, de deux majors, et d'un certain nombre de conseillers; celui de Saint-Domingue en avait douze. L'intendant de la justice, police et finances, présidait, même en présence du gouverneur général, et faisait les mêmes fonctions que le premier président des cours du royaume. Chaque siége royal se composait, comme ceux du royaume, d'un sénéchal, d'un lieutenant, d'un procureur du roi et d'un greffier. L'administration de la justice, la discipline et le commerce des nègres dans les colonies, étaient soumis à des règlements réunis sous le titre de *Code noir*.

Les possessions françaises en Amérique étaient alors en voie de s'augmenter indéfiniment, grâce à l'audace aventureuse de Cavelier de La Sale, dont on a déjà raconté les premières entreprises. La Sale, par son rare esprit, la grandeur de ses vues, lors de son dernier voyage en France, avait séduit Colbert et Seignelai qui, le 12 mai 1678, lui avaient fait octroyer une commission pour découvrir la partie occidentale de la Nouvelle-France, et une autorisation d'y construire des forts partout où il voudrait. La Sale trouva également un puissant protecteur dans la personne du prince de Conti; le premier, celui-ci le mit en communication avec le chevalier de Tonti, brave militaire d'origine italienne, qui avait eu une main emportée en Sicile pour le service de la France, et qui s'associa, de sa personne et de sa bourse, aux projets du découvreur normand. La Sale et Tonti allèrent s'embarquer à La Rochelle, le 14 juillet 1678, avec trente hommes tant pilotes et matelots que charpentiers et autres artisans. Le 15 septembre, ils étaient à Québec d'où, ayant pris congé du gouverneur de la Nouvelle-France, ils allèrent au fort Frontenac. La Sale avait apporté de France des ancres, des cordages et divers agrès pour servir à de petits bâtiments qu'il avait dessein de faire construire sur les lacs. Il se rendit sur une barque pontée au Niagara, point de réunion des lacs Ontario et Érié, et fit élever un nouveau fort auprès du saut. « Au pied de cet affreux saut, dit un des missionnaires compagnons de La Sale, on voit la rivière de Niagara, qui n'a qu'un demi-quart de lieue de largeur, mais qui est fort profonde en certains endroits. Elle est si rapide au-dessus du grand saut, qu'elle entraîne violemment toutes les bêtes sauvages qui veulent la traverser pour aller pâturer dans les terres situées au delà, et que ces animaux sont précipités de plus de six cents pieds de hauteur par la force du courant. La chute de cet incomparable saut est formée de deux grandes nappes d'eau, et de deux cascades avec une île en talus au milieu. Les eaux qui se précipitent de cette hauteur écument et bouillonnent de la manière la plus épouvantable; leur bruit est plus terrible que le tonnerre, et quand le vent souffle au sud, on entend leur effroyable mugissement à plus de quinze lieues. »

Durant l'hiver, La Sale fit construire au-dessus du saut un

brigantin, du port de soixante tonneaux, qu'il nomma *le Griffon*, en l'honneur du comte de Frontenac qui avait deux griffons pour supports dans ses armes. Les Indiens ne voyaient pas sans inquiétude les Français s'installer chaque jour plus avant sur leurs terres, et le bâtiment construit à Niagara les troublait plus encore. La Sale eut à vaincre beaucoup d'obstacles de leur part, lesquels se joignirent à ceux qui ne laissaient pas de lui être suscités dès lors par des esprits jaloux chez ses propres compatriotes. Néanmoins, il les surmonta les uns et les autres; il envoya en avant le chevalier de Tonti, sur un canot, avec cinq hommes, pour aller du côté de Mackinac à la recherche de quelques individus qu'il avait dépêchés, l'automne précédent, afin de se préparer les voies au moyen du commerce, puis il s'embarqua, le 7 août 1679, sur *le Griffon*, avec les PP. Gabriel, Louis Hennepin et Zénobe, et vingt-sept autres personnes. Il traversa en trois jours le lac Érié, entra, le 10 août, dans un petit lac qu'il nomma Saint-Clair, en l'honneur de la fête du jour, puis dans le lac Huron. Une tempête, aussi violente que celle que l'on aurait pu éprouver en pleine mer, vint alors battre le navire; tout le monde se crut perdu, La Sale lui-même, qui fit vœu d'élever à Saint-Antoine de Padoue, patron des navigateurs, une chapelle sur les terres qu'il découvrirait, si l'on échappait au naufrage; enfin on arriva, le 27 août, à Mackinac. Tonti n'avait pu retrouver en ce lieu les hommes précédemment envoyés par La Sale; ils avaient dissipé les marchandises qu'on leur avait confiées, et avaient ensuite déserté dans différentes directions. On leva l'ancre, le 2 septembre, de Mackinac, et l'on arriva assez heureusement à la baie Verte, où l'on mouilla près d'une petite île habitée par les Indiens Pottawatimis. Pendant ce temps, d'honnêtes et généreux créanciers, supputant les malheurs qui pouvaient arriver à La Sale par suite de sa noble entreprise, faisaient vendre ses propriétés et ses meubles à Montréal et à Québec, comme s'il ne devait jamais revenir de son expédition. La Sale, l'ayant appris, crut devoir renvoyer *le Griffon* à Niagara avec un chargement de pelleteries qu'il avait amassées, pour que de là on les fît passer à ces avides créanciers. Le départ du *Griffon*, quoique La Sale eût donné l'ordre de ramener le plus tôt possible ce navire aux Illinois, fut regardé comme un grand malheur

pour la suite de l'expédition et mécontenta bien du monde. Mais La Sale, ne comprenant pas qu'il y eût autour de lui des gens qui se plaignissent de ce dont il se contentait pour lui-même, monta dans un canot et poursuivit ainsi sa route par le lac Michigan ou des Illinois jusqu'à l'embouchure de la rivière des Miamis, où il arriva le 1er novembre. C'était là qu'il avait donné rendez-vous à Tonti et à vingt Français qui venaient par l'autre bord. Il y fit construire un fort, où il laissa quatre hommes, et, ayant été effectivement rejoint en ce lieu par Tonti, il se dirigea vers le portage ou terrain entre les eaux, qui devait le conduire à la rivière des Illinois, laquelle descend au fleuve Mississipi. Il s'embarqua sur cette rivière, et, après cent vingt lieues de navigation, il arriva, vers la fin de décembre, au plus grand village des Illinois, composé d'environ quatre ou cinq cents cabanes, chacune destinée à cinq ou six familles. Ce village était complétement désert. La Sale en partit le 1er janvier 1680, et, quatre jours après, se trouva, à trente lieues plus bas, au milieu du camp des Illinois, posé sur les deux bords de la rivière qui, tout près de là, formait un lac long de sept lieues sur une lieue de large (lac Pimiteouï ou Peoria). La Sale était averti que l'on avait suscité et prévenu contre lui les Illinois. Pour passer au milieu de leur camp, il fit prendre les armes à sa petite troupe et rangea ses canots de front, de manière à occuper toute la largeur de la rivière, fort étroite hors du lac. Les Illinois n'eurent pas plutôt aperçu les Français dans cet ordre qu'une grande confusion se mit au milieu d'eux. La Sale avait un calumet de paix (1), mais il ne le voulut pas montrer tout de suite, pour ne pas paraître faiblir devant ces Indiens; et, toujours les armes à la main, il se laissa aller avec les siens, tout de front, au courant jusqu'au pied du camp, qui était le seul point de débarquement possible. Effrayés d'une telle audace, les Illinois, quoiqu'au nombre de plusieurs milliers devant une vingtaine de Français, ne songèrent plus qu'à implorer la paix, et présentèrent aussitôt trois calumets. Ce fut alors seulement que La Sale montra le sien dont la vue fit éclater des transports de joie parmi les Indiens. Il fut aussitôt reçu comme un prédestiné, avec sa petite troupe, au milieu du camp. Que firent donc de plus les Cortez et les Pizarre, si ce n'est qu'ils montrèrent, avec un courage et un génie qui ne

surpassaient point celui de La Sale, un cœur impitoyable pour les vaincus? La Sale déclara aux Indiens qu'il était venu chez eux pour leur donner la connaissance du vrai Dieu, et les défendre contre leurs ennemis; il leur paya du blé d'Inde qu'il avait pris en passant dans leur village et les combla de présents. C'est ainsi que la guerre dont il était menacé avec les Illinois, fut changée en alliance par son intrépidité et sa sagesse. La Sale remarqua, près du camp, une petite éminence dans une situation facile à défendre; il y fit aussitôt construire un fort, qu'il nomma de Crèvecœur, en raison de plusieurs chagrins qu'il avait éprouvés, mais qui, selon l'expression de l'un de ses compagnons d'aventures, n'avaient jamais pu faire faiblir sa grande âme. Cependant *le Griffon* ne revenait point. Soupçonnant quelque nouveau malheur, La Sale résolut de retourner au fort Frontenac, qui était à près de cinq cents lieues de là, pour avoir des nouvelles certaines. Chose effrayante à penser, plus effrayante encore à exécuter, ce fut à pied, sur les glaces des rivières et des grands lacs, que La Sale, accompagné seulement de trois Français et d'un Indien, fit cet immense et périlleux trajet. Il avait laissé le chevalier de Tonti avec quelques hommes et deux des missionnaires au fort Crèvecœur, et il avait envoyé le P. Louis Hennepin sur un canot, avec deux hommes bien armés, Picard du Gay et Michel Ako, à la remonte du Mississipi, pour en découvrir les sources du côté du nord, se réservant la continuation de la recherche de la mer à la dérive du fleuve. Arrivé au grand village des Illinois, qu'il avait précédemment trouvé désert, La Sale aperçut un endroit qui lui parut très-favorable à la construction d'un fort, et envoya un message à Tonti pour qu'il vînt tout de suite en élever un à cette place, lequel fut appelé Saint-Louis.

A son arrivée au fort Frontenac, La Sale apprit que *le Griffon* avait péri dans les lacs, avec le pilote et les matelots, et plus de dix mille écus de marchandises; qu'un bâtiment venant de France, chargé de plus de vingt-deux mille livres d'objets pour son compte, avait fait naufrage dans le golfe Saint-Laurent; et que ses ennemis, pour achever de le déposséder, avaient répandu le bruit que lui-même était mort avec tout son monde. Mais ni affronts, ni dégoûts, ni pertes, ni obstacles, quels qu'ils fussent, n'étaient capables de

pour la suite de l'expédition et mécontenta bien du monde. Mais La Sale, ne comprenant pas qu'il y eût autour de lui des gens qui se plaignissent de ce dont il se contentait pour lui-même, monta dans un canot et poursuivit ainsi sa route par le lac Michigan ou des Illinois jusqu'à l'embouchure de la rivière des Miamis, où il arriva le 1er novembre. C'était là qu'il avait donné rendez-vous à Tonti et à vingt Français qui venaient par l'autre bord. Il y fit construire un fort, où il laissa quatre hommes, et, ayant été effectivement rejoint en ce lieu par Tonti, il se dirigea vers le portage ou terrain entre les eaux, qui devait le conduire à la rivière des Illinois, laquelle descend au fleuve Mississipi. Il s'embarqua sur cette rivière, et, après cent vingt lieues de navigation, il arriva, vers la fin de décembre, au plus grand village des Illinois, composé d'environ quatre ou cinq cents cabanes, chacune destinée à cinq ou six familles. Ce village était complétement désert. La Sale en partit le 1er janvier 1680, et, quatre jours après, se trouva, à trente lieues plus bas, au milieu du camp des Illinois, posé sur les deux bords de la rivière qui, tout près de là, formait un lac long de sept lieues sur une lieue de large (lac Pimiteouï ou Peoria). La Sale était averti que l'on avait suscité et prévenu contre lui les Illinois. Pour passer au milieu de leur camp, il fit prendre les armes à sa petite troupe et rangea ses canots de front, de manière à occuper toute la largeur de la rivière, fort étroite hors du lac. Les Illinois n'eurent pas plutôt aperçu les Français dans cet ordre qu'une grande confusion se mit au milieu d'eux. La Sale avait un calumet de paix (1), mais il ne le voulut pas montrer tout de suite, pour ne pas paraître faiblir devant ces Indiens; et, toujours les armes à la main, il se laissa aller avec les siens, tout de front, au courant jusqu'au pied du camp, qui était le seul point de débarquement possible. Effrayés d'une telle audace, les Illinois, quoiqu'au nombre de plusieurs milliers devant une vingtaine de Français, ne songèrent plus qu'à implorer la paix, et présentèrent aussitôt trois calumets. Ce fut alors seulement que La Sale montra le sien dont la vue fit éclater des transports de joie parmi les Indiens. Il fut aussitôt reçu comme un prédestiné, avec sa petite troupe, au milieu du camp. Que firent donc de plus les Cortez et les Pizarre, si ce n'est qu'ils montrèrent, avec un courage et un génie qui ne

surpassaient point celui de La Sale, un cœur impitoyable pour les vaincus? La Sale déclara aux Indiens qu'il était venu chez eux pour leur donner la connaissance du vrai Dieu, et les défendre contre leurs ennemis; il leur paya du blé d'Inde qu'il avait pris en passant dans leur village et les combla de présents. C'est ainsi que la guerre dont il était menacé avec les Illinois, fut changée en alliance par son intrépidité et sa sagesse. La Sale remarqua, près du camp, une petite éminence dans une situation facile à défendre; il y fit aussitôt construire un fort, qu'il nomma de Crèvecœur, en raison de plusieurs chagrins qu'il avait éprouvés, mais qui, selon l'expression de l'un de ses compagnons d'aventures, n'avaient jamais pu faire faiblir sa grande âme. Cependant *le Griffon* ne revenait point. Soupçonnant quelque nouveau malheur, La Sale résolut de retourner au fort Frontenac, qui était à près de cinq cents lieues de là, pour avoir des nouvelles certaines. Chose effrayante à penser, plus effrayante encore à exécuter, ce fut à pied, sur les glaces des rivières et des grands lacs, que La Sale, accompagné seulement de trois Français et d'un Indien, fit cet immense et périlleux trajet. Il avait laissé le chevalier de Tonti avec quelques hommes et deux des missionnaires au fort Crèvecœur, et il avait envoyé le P. Louis Hennepin sur un canot, avec deux hommes bien armés, Picard du Gay et Michel Ako, à la remonte du Mississipi, pour en découvrir les sources du côté du nord, se réservant la continuation de la recherche de la mer à la dérive du fleuve. Arrivé au grand village des Illinois, qu'il avait précédemment trouvé désert, La Sale aperçut un endroit qui lui parut très-favorable à la construction d'un fort, et envoya un message à Tonti pour qu'il vînt tout de suite en élever un à cette place, lequel fut appelé Saint-Louis.

A son arrivée au fort Frontenac, La Sale apprit que *le Griffon* avait péri dans les lacs, avec le pilote et les matelots, et plus de dix mille écus de marchandises; qu'un bâtiment venant de France, chargé de plus de vingt-deux mille livres d'objets pour son compte, avait fait naufrage dans le golfe Saint-Laurent; et que ses ennemis, pour achever de le déposséder, avaient répandu le bruit que lui-même était mort avec tout son monde. Mais ni affronts, ni dégoûts, ni pertes, ni obstacles, quels qu'ils fussent, n'étaient capables de

l'empêcher de marcher d'un pas ferme à ses desseins. S'étant remis en route pour aller au fort Crèvecœur, il fut douloureusement surpris de rencontrer à Mackinac le chevalier de Tonti, qui lui annonça que, pendant qu'il s'était occupé de faire construire le fort Saint-Louis, les gens restés au fort Crèvecœur s'étaient révoltés, avaient pillé cet établissement, étaient allés faire la même chose au fort des Miamis, et avaient porté leurs déprédations jusqu'à Mackinac; qu'enfin les Iroquois, excités par eux, avaient renouvelé leurs anciennes guerres, et que le P. Gabriel, un des missionnaires, avait été assassiné par ces Indiens. Il fallut encore revenir au fort Frontenac, afin d'y prendre des mesures pour une nouvelle expédition. La Sale, après avoir laissé ses ordres à ce fort et à celui de Niagara, s'embarqua sur le lac Érié, le 28 août 1681, dans des canots sur lesquels il avait pris désormais la résolution de faire sa découverte. Il arriva le 3 novembre à la rivière des Miamis. Ici l'expédition se composait de cinquante-quatre personnes, dont étaient le chevalier de Tonti, le P. Zénobe, vingt-trois Français, dix-huit Indiens Abenaquis et Mohicans ou Loups, avec dix femmes et trois enfants que ceux-ci avaient tenu à emmener. Il fut décidé qu'on changerait de route, et Tonti et Zénobe furent dépêchés en avant, dans des canots, avec l'équipage et presque tous les hommes, le long du bord méridional du lac Michigan jusqu'à l'embouchure de la rivière de Chicago, qui était glacée et que l'on passa sur des traîneaux construits à cet effet. Portant ensuite canots, bagages et provisions sur le dos, La Sale ne s'y épargnant pas plus que les autres, on gagna, par terre, la rivière des Illinois qui était également glacée. On la descendit près de quatre-vingts lieues, traînant cette même masse d'objets jusqu'au fort de Crèvecœur, que l'on trouva en bon état et où La Sale donna ses ordres. Comme depuis cet endroit la navigation est libre en tout temps et sans glaces, on s'embarqua dans les canots et l'on arriva, le 6 février, à l'embouchure de la rivière des Illinois à laquelle on avait donné le nom de Seignelai, comme au Mississipi dans lequel elle se décharge celui de fleuve Colbert, qui bientôt devait être changé lui-même en celui de Saint-Louis. La Sale entra dans le Mississipi avec sa flottille, reconnut à l'ouest l'embouchure de la grande rivière des Osages ou du Missouri, laissa à six lieues au-dessous, mais du côté de l'est, des marques de son passage

dans un village d'Indiens Tomaroas, à quarante lieues duquel il trouva l'embouchure de la rivière Ohio, où il fit construire un fort qu'il appela Prud'homme, du nom d'un de ses gens qui s'était égaré aux environs. S'étant rembarqué, il arriva à quarante-cinq lieues au-dessous de l'embouchure de l'Ohio et, en cet endroit, vit des Indiens ne ressemblant pas à ceux du nord, qui sont ordinairement d'une humeur triste et sévère. Il les reconnut pour des Arkansas à leurs manières honnêtes et généreuses, à leur humeur gaie et confiante. Le 14 mars, La Sale prit possession du pays en grande cérémonie, faisant planter une croix et arborer les armes de France, puis il continua sa route et, le 22, arriva chez les Indiens Taensas qui habitaient près d'un petit lac formé dans les terres par le Mississipi. La nature avait bien changé d'aspect, de même que la physionomie des Indiens depuis qu'on était parti des Illinois; la terre participait à la fois des productions du nord et de celles du midi : à côté des pommiers, des poiriers, des pêchers et des pruniers, croissaient les lauriers et les palmiers. Le découvreur commençait à trouver des dédommagements à ses peines, à la fois dans les richesses de cette nature et dans le caractère plus traitable des nations au milieu desquelles il passait. Bientôt ayant repris sa navigation, La Sale arriva à ces Indiens Natchez que depuis un grand poëte devait rendre si célèbres en les chantant. Le premier, il fit alliance avec eux, et reçut de leurs mains le calumet. Il planta une croix sur leur territoire avec les armes du roi de France, en signe de prise de possession. A six lieues de là, on trouva que le fleuve se divisait en deux branches dans lesquelles se voyaient beaucoup d'îles; La Sale entra dans le canal de droite, et, le 2 avril, après quarante lieues encore de navigation, arriva chez les Indiens Quinipissas, qui faisaient entendre des *Sacacoüest*, c'est-à-dire des cris de guerre, ce qui l'engagea à passer outre sans s'arrêter. Quarante lieues au-dessous, la branche du Mississipi dans laquelle on naviguait se partageait elle-même en trois chenaux. La Sale voulant les reconnaître tous trois, divisa son monde en trois bandes, prit le canal de l'ouest, envoya un sieur d'Autray dans celui du sud, et le chevalier de Tonti dans celui du milieu. Tous les trois conduisaient à l'objet des vœux de l'intrépide La Sale. Déjà il avait porté avec joie à ses lèvres une eau saumâtre que

bientôt il trouva tout à fait salée. Enfin, le 9 avril, se laissant toujours aller à la dérive, après plus de trois cent cinquante lieues de navigation sur un canot, seulement depuis la sortie de la rivière des Illinois, à travers des pays que jamais Européen n'avait foulés, il vit avec admiration que le Mississipi, dont la vaste embouchure s'ouvrait à ses regards, l'avait conduit, des plus lointaines contrées septentrionales du Nouveau-Monde, au beau golfe du Mexique dans l'Amérique centrale. Il éleva une colonne, sur laquelle le nom de Louis le Grand fut inscrit; il donna le nom de Saint-Louis au fleuve Mississipi, et celui de Lousiane à ces vastes pays qu'il avait découverts, et dont il prit plus solennellement encore possession au nom du roi de France. C'est ainsi qu'avec une poignée de monde, tantôt se confiant à de fragiles esquifs, tantôt passant les glaces d'un pied audacieux, ici traversant les rivières sur des branches d'arbres entrelacées d'un bord à l'autre, là se déchirant aux cailloux et aux ronces du chemin, chargeant souvent sur ses épaules, comme on l'a vu, jusqu'à son canot, ne vivant sur une route impraticable de quinze cents lieues que des produits de la chasse, n'ayant pour se diriger dans de vastes déserts, dans d'impénétrables forêts, sur les lacs, les rivières et les fleuves, que l'aiguille aimantée, la connaissance des étoiles et des vents, et surtout son génie, le grand La Sale, car on peut à bon droit lui donner ce surnom, accomplit par terre une découverte devant laquelle avaient échoué par mer les Ponce de Léon, les Pamphile de Narvaez et les Ferdinand de Soto qui avaient péri à la tâche avec des troupes nombreuses, et ayant entre leurs mains tous les moyens d'atteindre leur but. En considérant la difficulté jointe à l'importance de la découverte de La Sale, on ne peut se défendre de s'écrier avec quelque orgueil : Français, voilà ce que faisaient vos pères!

A son retour, La Sale qui avait déjà reconnu le confluent de l'Ohio et du Missisipi, établit, par la première de ces rivières, la communication du Canada avec la Louisiane, dont il venait d'ouvrir les chemins. Dans sa route, il faillit succomber à une maladie. Mais enfin, victorieux de tant de fatigues, de peines et de traverses, après être resté dix ou douze mois aux Illinois et dans les régions des lacs supérieurs, il revint à Québec dans l'automne de l'année 1683.

En 1678, Colbert ayant appris que les Anglais s'étaient établis sur la baie d'Hudson, écrivit tout de suite à du Chêneau, intendant de la Nouvelle-France, de prendre des mesures pour contester aux Anglais la propriété qu'ils venaient de s'arroger. Dès que Desgrozeliers et Radisson, auteurs de cette prise de possession, eurent vent de la revendication, ils craignirent que leur conduite n'eût des suites fâcheuses pour eux; ils firent acte de repentir, et passèrent en France implorer leur pardon en même temps qu'offrir leurs services. L'intérêt de l'État les fit gracier. Ils furent envoyés au Canada pour y former une compagnie destinée à coloniser sur la baie. Cette compagnie étant créée, on leur confia le commandement de deux petits navires, avec lesquels ils arrivèrent, par les 57 degrés 30 minutes nord, à la rivière de Penechioüetchiou, que l'on appela Sainte-Thérèse (aujourd'hui rivière Hill), et construisirent auprès, au nom du roi de France, un fort qui fut appelé Bourbon, nom qui fut aussi donné à la rivière de Poaoürinagaou (aujourd'hui rivière Nelson), située à sept lieues de celle de Sainte-Thérèse. Après avoir laissé huit hommes au fort Bourbon, Desgrozeliers et Radisson revinrent à Québec; mais croyant avoir à se plaindre de leurs associés, ils s'en séparèrent et se rendirent à Paris, où lord Preston, alors ambassadeur d'Angleterre, profita de leur humeur inconstante et de leur ambition pour les attacher de nouveau au service de son pays. Radisson reçut en don de la couronne d'Angleterre la propriété du fort Bourbon, qui fut changé en celui de Nelson, et repassa la mer pour le faire remettre aux Anglais par un de ses neveux, fils de Desgrozeliers, qu'il y avait laissé. En effet, ses anciens associés ayant envoyé peu après deux navires au fort Bourbon, sous la conduite du capitaine La Martinière, le trouvèrent occupé par les Anglais, et furent contraints d'aller hiverner dans la rivière de Matscisipi ou de la Gargousse, située en face de ce fort. Pendant quelques années, les Anglais restèrent ainsi maîtres de la baie d'Hudson. Il était réservé à une famille canadienne, du nom de Le Moyne, et composée de treize enfants, de la rendre à la France, comme on le verra dans le chapitre suivant (5).

La liberté des mers, il faut en convenir, n'avait de signification pour Louis XIV qu'autant qu'il s'agissait de combattre les

suprématies anglaise et hollandaise. Vis-à-vis de toute autre nation que l'Angleterre, il n'avait pas de volontés moins despotiques, moins oppressives que le Royaume-Uni lui-même. Il fallait que tout pavillon, hormis celui de la Grande-Bretagne, s'abaissât devant le sien.

Ce fut ainsi qu'en 1681, année de la mort de Valbelle, le capitaine Coustagnon de Léry l'aîné, qui devait être fait chef d'escadre l'année suivante, força, avec son seul vaisseau, deux vaisseaux portugais, dont un vice-amiral, à le saluer de onze coups de canon, auxquels il ne daigna en rendre que trois en signe de mépris, après avoir failli les couler bas.

Cependant les pirates barbaresques avaient recommencé à troubler le commerce du Levant, à enlever des navires français, et à réduire en esclavage ceux qui les montaient. Un capitaine des vaisseaux du roi, nommé de Beaujeu, fut pris avec un petit bâtiment sur lequel il se trouvait accidentellement, et on le jeta comme les autres dans le plus abject esclavage. Duquesne, chargé, en 1681, de châtier les pirates qui infestaient la Méditerranée, et ayant sous ses ordres le chef d'escadre d'Amfreville, en poursuivit plusieurs, particulièrement de Tripoli, jusque dans le port de Scio, où ils avaient cru trouver un refuge sous les forts appartenant au sultan des Turcs, et les y cribla de canonnades, jusque sous les yeux du capitan-pacha qui était entré dans le port avec trente-six galères musulmanes, et qui ne fut pas, non plus que la ville, sans recevoir quelques éclaboussures. Tripoli demanda la paix; on la lui accorda. Château-Renault, de son côté, avec une escadre de sept bâtiments de guerre, réprima si vivement les corsaires de Salé, que l'empereur de Maroc envoya un ambassadeur en France sur un des bâtiments de cette escadre pour demander également la paix.

Mais c'était toujours Alger qui était le grand repaire, le grand nid de la piraterie méditerranéenne; c'était là que le capitaine Beaujeu gémissait dans l'esclavage, au milieu d'une foule de chrétiens non moins malheureux que lui. Louis XIV et Colbert parlaient souvent d'anéantir cet asile de brigandage. Il fut même sérieusement question, dès cette époque, d'opérer un débarquement considérable de troupes au cap Matifou, de s'emparer de toute l'Algérie, de pousser la conquête plus loin dans les États

barbaresques, et d'y établir, sur des fondements solides, la puissance française (6).

Quoi qu'il en soit, en dehors de ces vastes projets d'établissements dans le nord de l'Afrique, Duquesne, consulté sur les moyens les plus opportuns de répression de la piraterie algérienne, proposait une attaque simultanée par terre et par mer; mais Petit-Renau apporta un autre avis. Les bombes étaient depuis longtemps en usage : on en faisait remonter l'invention à l'an 1588. Celle des mortiers était plus ancienne encore ; mais on ne croyait pas que ces instruments de siége pussent être transportés sur la mer, et qu'ils fussent susceptibles d'opérer autrement que placés sur l'assiette solide de la terre. Le roulis, les secousses violentes des eaux, semblaient des obstacles insurmontables et qui devaient déterminer de soudaines explosions; en outre, quelques lignes d'erreur pouvaient produire les résultats les plus nuisibles et les plus faux dans la direction des projectiles. Petit-Renau n'en proposa pas moins le bombardement d'Alger de dessus les vaisseaux. Pour cela, il offrit de faire construire des bâtiments plus petits que ceux dont on se servait ordinairement, mais plus forts de bois, sans ponts, ayant un fond plat pour pouvoir approcher de terre, avec un faux tillac sur ce fond, où l'on établirait en maçonnerie un appareil creux, pour y asseoir les mortiers. Il paraît que cette invention de Petit-Renau, qui est l'origine des galiotes à bombes, fut d'abord assez mal accueillie par la majorité des marins, et que l'on traita son auteur de visionnaire ou à peu près. Colbert toutefois fut d'avis de ne rien rejeter légèrement, et de consulter à ce sujet Duquesne, qui se trouvait alors à Toulon. L'illustre marin répondit d'une manière favorable au jeune inventeur, et l'on permit dès lors à Petit-Renau de faire construire, comme essai, cinq bâtiments selon ses plans, pour les conduire ensuite devant Alger. Petit-Renau, heureux d'avoir triomphé de tant d'opposition, se hâta d'user de la permission qui lui était accordée, et bientôt trois galiotes à bombes sortirent du Hâvre et deux autres de Dunkerque, pour aller se rallier à l'escadre que Duquesne faisait préparer à Toulon. Comme il était embarqué sur un de ces nouveaux bâtiments, Petit-Renau fut accueilli, à peu de distance de Dunkerque, par un mémorable coup de vent, qui rompit les digues de la Hollande et submergea quatre-

vingt-dix bâtiments le long de la côte; cependant la galiote, cent fois abîmée, échappa, contre toute apparence, sur les bancs de Flessingue, et ni elle ni son inventeur ne furent perdus pour l'objet qu'on se proposait.

Peu après, le 12 juillet 1682, Duquesne fit voile de Toulon avec une partie de sa flotte. Les cinq galiotes à bombes de Petit-Renau, qui portaient chacune deux mortiers et quatre pièces de canon, vinrent le rejoindre près de Formentera, l'une des îles Baléares. Il trouva, vers les côtes d'Afrique, entre Alger et Cherchell, les chefs d'escadre de Tourville et de Léry, qui croisaient dans ces parages pour arrêter les pirates, et qui se réunirent à lui. Quand toute la flotte destinée à opérer contre Alger fut réunie, elle se composa de quinze vaisseaux de guerre, six frégates, quinze galères, cinq galiotes à bombes portant chacune six mortiers, et trente-six hommes d'équipage, et quelques brûlots, flûtes et tartanes.

Duquesne préluda au bombardement d'Alger en brûlant un vaisseau algérien dans le port et sous le canon du fort de Cherchell. Il avait fixé l'attaque d'Alger au 28 juillet 1682; mais le gros temps, qui obligea les galères à se retirer au cap Matifou, le força aussi à différer son attaque jusqu'au 21 août. C'était de nuit qu'il voulait la commencer, pour avoir moins à souffrir du feu des ennemis, pendant qu'il embosserait ses vaisseaux et leur ferait présenter le côté aux endroits qu'ils devaient canonner. Il avait d'abord compté sur les galères pour accomplir plus aisément cette opération que les marins appellent s'entraverser; mais, depuis qu'elles s'étaient retirées, il lui avait fallu inventer un autre moyen, particulièrement pour conduire les galiotes près des murailles d'Alger, afin qu'elles pussent faire leur effet. Après avoir conféré de son plan avec Tourville et de Léry, officiers généraux dans lesquels il avait une haute confiance et qui se rangèrent à son avis, il envoya des chaloupes jeter des ancres vers le port à une distance qui lui parut convenable, pendant que cinq vaisseaux tenaient le bout des câbles de ces ancres, afin que les galiotes pussent se haler dessus, se mettre en travers lorsqu'elles seraient assez proches, et se rehaler de même jusqu'aux vaisseaux pour leur retour. *Le Vigilant*, de 54, monté par Tourville, qui devait tenir le milieu, vis-à-vis du phare, avait l'amarre de

la Cruelle, commandée par le lieutenant de Pointis, officier qui devait acquérir une certaine célébrité dans la marine, et auprès duquel se tenait pour l'instant l'inventeur même des galiotes à bombes, Petit-Renau. Sur la droite, *le Vaillant*, de 54, commandé par de Beaulieu, avait l'amarre de *la Menaçante*, montée par l'enseigne de Goueston. Sur la gauche, *le Prudent*, de 58, commandé par de Léry, avait l'amarre de *la Brûlante*, montée par l'enseigne Scobiat; deux autres vaisseaux, *l'Étoile*, de 36, commandée par de Nesmond, et le *Laurier*, de 48, commandé par de Bellisle-Érard, tenaient pareillement, l'un l'amarre de *la Foudroyante*, montée par l'enseigne de Boislie, l'autre l'amarre de *la Bombarde*, conduite par le lieutenant de Combes, et sur laquelle s'était embarqué un capitaine de bombardiers de terre, nommé de Camelin, à qui son inexpérience de la mer fit commettre plusieurs fautes. La manœuvre que l'on se proposait de faire, étant toute nouvelle, ne put être accomplie avec la justesse désirable. Par suite des mouvements irréguliers que faisait le capitaine de Camelin et de l'inexactitude des mesures prises pendant la nuit, les ancres se trouvèrent trop rapprochées les unes des autres et beaucoup plus loin de la ville que l'on avait prétendu les y mettre. Quand les galiotes arrivèrent sur ces ancres, elles furent ou abordées, ou embarrassées les unes par les autres. Tous les marins de la flotte étaient dans une anxiété extrême, en attendant le moment solennel où les cinq galiotes, que l'on avait baptisées de noms si terribles et si bien en rapport avec leur objet, allaient commencer une opération qui pouvait être funeste aux Français eux-mêmes. *La Foudroyante* commença à tirer ; les bombes crevèrent toutes au sortir du mortier. *La Cruelle*, sur laquelle était Petit-Renau, tira ensuite et ne réussit pas mieux. Bien plus, un de ses mortiers, chargé d'une bombe ardente, ayant fait long feu, et la bombe continuant à s'enflammer sans partir, on crut l'incendie de la galiote inévitable. Aussitôt l'épouvante se mit parmi les soldats; presque tous se jetèrent à la nage ou dans les chaloupes qui portaient les munitions. Mais Petit-Renau, ne se laissant point abattre ni par des circonstances si contraires, ni par la rumeur de la plupart des marins qui avaient les yeux fixés sur lui, resta intrépidement sur *la Cruelle ;* sa confiance en inspira à de Pointis et à quelques

autres officiers qui n'abandonnèrent pas non plus la galiote, et cherchèrent avec lui les moyens d'en prévenir l'embrasement. Ce n'était point chose facile. La bombe jetait, avec un feu énorme, des grenades et jusqu'à des canons de pistolet qu'elle renfermait; il y avait en outre, sur *la Cruelle*, quarante autres bombes ardentes qui tout à l'heure pourraient s'enflammer pareillement. On couvrit ces dernières de cuir vert, et l'on jeta sur celle qui était en feu une si grande quantité d'eau, qu'à la fin on vint à bout de l'apaiser et de l'éteindre. Cet événement toutefois avait causé beaucoup de confusion; les préparatifs nécessaires pour se remettre en état de tirer demandant du temps et la nuit étant fort avancée, les cinq vaisseaux chargés de tenir les amarres se retirèrent et retournèrent, avec les galiotes, prendre leur place dans la flotte. Il semblait qu'il n'y eût plus d'espérance de succès pour Petit-Renau; le conseil de guerre assemblé se déclara hautement contre lui; mais Duquesne aimait sa fermeté, ses raisonnements, et n'était point homme à mettre si promptement de côté une conception neuve et hardie; il s'engagea à donner à Petit-Renau la facilité d'une seconde épreuve. Le mauvais temps retint la flotte plusieurs jours encore dans l'inaction. Le 30 août, les vaisseaux et les galiotes à bombes eurent ordre de faire leur manœuvre de halage. Tourville alla mouiller vers l'entrée du port d'Alger, tenant encore l'amarre de *la Cruelle;* de Léry, qui avait l'amarre de *la Brûlante*, se posta de l'autre côté, tout au nord; *la Menaçante*, *la Bombarde* et *la Foudroyante* étaient aidées de trois autres vaisseaux. Cette fois, les galiotes de Petit-Renau, se trouvant assez près de la ville, purent produire l'effet qu'il en avait attendu, et cet effet fut atroce. C'est à peine si, à la pensée des désastres inouïs que devaient causer les galiotes à bombes, on peut se permettre d'accorder un éloge à leur inventeur. Cette nuit pourtant, ce ne fut qu'un essai. On ne jeta que cent quatorze bombes sur Alger; mais elles avaient suffi pour qu'au lever du soleil on y reculât déjà d'horreur devant une foule de corps affreusement mis en pièces, et dont les débris dispersés couvraient au loin la ville. Plusieurs incendies aussi s'étaient déclarés par l'effet des bombes, et bien des demeures déjà s'étaient écroulées sur leurs habitants. C'était en vain que les Algériens avaient tiré plus de douze cents coups de canon sur les galiotes de Petit-Renau; ils

n'avaient pu en affaiblir le sanglant résultat. Dans leur courageux désespoir, ils entreprirent de venir enlever ces instruments de désolation avec leurs galères; mais ils n'eurent aucun succès, et l'artillerie des vaisseaux les eut bientôt écartés. Le bombardement avait recommencé dans la nuit du 4 au 5 septembre : même désastre, même tableau que la première fois; toujours des corps affreusement morcelés, des membres épars, des maisons en feu, des murs croulants et des habitants écrasés. On se proposait de continuer, quand les mauvais temps et la saison avancée forcèrent à renvoyer les opérations à une autre époque.

Forant, qui avait été détaché, le 17 novembre 1682 de l'escadre de Duquesne, avec *l'Ardent*, qu'il montait, et *l'Éole*, capitaine d'Infreville de Saint-Aubin, à la rade d'Alicante, y trouva une flotte hollandaise d'environ trente bâtiments, escortée par trois vaisseaux de guerre et neuf grosses pinasses, de 36 à 40 canons. Averti que parmi ces bâtiments il s'en trouvait un chargé de munitions de guerre pour Alger, Forant résolut de s'en rendre maître; mais comme le bâtiment était mouillé très-près des murs de la ville, entre la flotte et les forts, il se trouva dans l'incertitude sur la manœuvre qu'il devait faire. Sa première pensée fut d'aller de nuit, avec ses deux vaisseaux, enlever le navire munitionnaire; mais, ayant réfléchi que le bruit que ferait leur manœuvre en traversant la flotte étrangère, donnerait l'éveil sur son dessein aux Espagnols et aux Hollandais, il prit la détermination de faire exécuter l'enlèvement par deux chaloupes seulement, armées de chacune quarante hommes. Celle de *l'Ardent* fut commandée par le capitaine de Pallières et le lieutenant d'Orogue; celle de *l'Éole* eut pour chefs le capitaine de Sainte-Maure et le lieutenant de Boissirame. Ces deux embarcations reçurent l'ordre d'aller, sans bruit, aborder le bâtiment suspect, de s'en emparer, de couper ensuite les câbles et de le remorquer, opérations qui furent parfaitement exécutées. Mais, au moment où l'on amarrait ce bâtiment, sa chaloupe, qui était restée à terre, donna l'alarme, et le commandant de la flotte députa auprès de Forant pour lui demander des explications. La réponse fut fière et franche comme celui qui la donnait. « Je savais que, sous le pavillon des États, ce navire contenait des munitions pour les ennemis du roi et des chrétiens, et j'ai fait mon devoir en m'en emparant. » L'envoyé

ayant rapporté cette réponse au commandant hollandais, celui-ci déclara qu'il ne souffrirait pas qu'on emmenât le bâtiment. Aussitôt, malgré l'insuffisance apparente de ses forces, le vieux Forant prit ses dispositions de combat. A la pointe du jour, les Hollandais en effet parurent décidés à engager une action si on ne leur rendait le navire enlevé; toutefois ils hésitèrent au moment décisif et envoyèrent encore des parlementaires aux Français. « Que si l'intention de votre amiral, dit Forant aux officiers étrangers venus à son bord, est réellement de vouloir reprendre ce navire de vive force, et que s'il est assez hardi pour faire tirer seulement un coup de pistolet, il sache que j'irai droit à lui et l'aborderai sans délai. — Mais veuillez prendre en considération qu'il y va de sa tête, s'il ne ramène le bâtiment qu'on a mis sous son escorte. — Qu'il songe alors qu'il y va de la mienne, si, l'ayant pris, j'ai la faiblesse de le rendre. » Les officiers hollandais, comprenant à cette réplique qu'ils ne feraient pas fléchir le commandant français, prirent un ton de plus en plus humble et se bornèrent, en dernier lieu, à demander, pour leur sauvegarde, un mot écrit de la main de Forant qui attestât qu'il avait ordre de s'emparer du navire. Forant ne crut pas devoir refuser cette fiche de consolation au commandant hollandais. Ce fut le dernier mot d'une négociation armée qui se passait à la vue de plus de cinquante bâtiments de toutes les nations et de plus de six mille personnes accourues sur les murailles d'Alicante pour en voir l'issue. On ne s'attendait guère de ce côté que ce seraient les deux vaisseaux français qui l'emporteraient sur la flotte batave qui pouvait même espérer d'être appuyée par les forts de la ville. Ce beau trait d'énergie n'acquit pas encore au vieux Forant le grade de chef d'escadre, tant était systématique la haine de Louis XIV contre ses sujets protestants.

Durant les derniers mois de l'année 1682 et les premiers de 1683, le lieutenant général de Preuilly d'Humières donna la chasse aux corsaires barbaresques, avec une division de quatre bâtiments; il fut particulièrement secondé par le capitaine de Bellisle-Érard qui avait auparavant ramené à Tétouan l'ambassadeur du Maroc. Victor-Marie d'Estrées, fait naguère d'emblée capitaine de vaisseau, comme il serait fait d'emblée aussi tout à la fois lieutenant général en fonction et vice-amiral de Ponant



PORT D'ALGER

en survivance, dès l'année 1684, se réunit à la division de Preuilly d'Humières dans le temps où elle continuait sa croisière dans la Méditerranée, et montra dès lors que s'il devait à la faveur dont jouissait son père des grades anticipés, il avait du moins hâte de les mériter. Deux grands ministres, Louvois et Seignelai, se l'étaient disputé, et le second ne l'avait obtenu qu'en le comblant d'honneurs et de commandements.

Tandis que le comte d'Estrées et Bellisle-Érard allaient désarmer, par l'ordre de Preuilly d'Humières, à Toulon, ce lieutenant général, monté sur *l'Hercule*, escortait trente navires du commerce jusqu'à Saint-Malo, où il arriva le 28 mars 1683. Il se rendit bientôt après dans la mer Baltique, avec une escadre de sept vaisseaux, pour se joindre à la flotte du roi de Danemarck et empêcher la réunion des forces navales de Suède et de Hollande contre les États de ce monarque allié de Louis XIV. Mais, dans la crainte de la France, les Suédois et les Hollandais n'ayant pas tenté cette réunion, Preuilly d'Humières ramena son escadre à Brest.

De grands préparatifs se faisaient alors en France pour bombarder de nouveau Alger. Dès le mois de juin 1683, Duquesne se retrouva devant ce nid de pirates avec une armée navale ainsi composée : son vaisseau favori, *le Saint-Esprit*, qu'il montait, et où figuraient dans son état-major, Duquesne-Guiton, son neveu, capitaine de pavillon, le marquis de La Porte, capitaine de vaisseau et des grenadiers, le major de la marine du Levant de Remondis, l'aide-major Champignette, et le commissaire général Hayet; *le Ferme*, de 60 canons, monté par Tourville, promu à la fin de l'année 1682 au grade de lieutenant général et qui avait de Pallas pour capitaine de pavillon; *le Vigilant*, de 52 canons, monté par le chef d'escadre d'Amfreville, qui avait de Champigny pour capitaine de pavillon; *le Prudent*, de 52 canons, portant la cornette du chef d'escadre de Léry qui avait Barrin de La Galissonnière pour capitaine de pavillon; *l'Aimable*, de 50 canons, capitaine de Septesmes; *l'Excellent*, de 54, capitaine de Vilette-Murçai; *le Fleuron*, de 50, capitaine Victor-Marie d'Estrées; *le Cheval-Marin*, de 44, capitaine de Bellisle-Érard; *le Bizarre*, de 36, capitaine du Mené; *la Syrène*, de 44, capitaine de Sebeville; *le Laurier*, de 46, capitaine Henri Duquesne, fils du grand Duquesne; *l'Étoile*, de 36, capitaine des

Gouttes; *le Hasardeux*, de 44, capitaine Colbert de Saint-Marc; les frégates légères *la Moqueuse*, *la Subtile* et *la Gentille*, capitaines de Montbaut, de La Boissière et de Motheux; les brûlots *l'Espion* et *l'Inquiet*, capitaines Serpault et Simon; les sept galiotes à bombes *la Fulminante*, *la Brûlante*, *la Cruelle*, *la Bombarde*, *la Menaçante*, *la Foudroyante*, *l'Ardente*, commandées, dans l'ordre précédent, par les lieutenants de vaisseaux de Chavigny, de La Peaudière, de Pointis, de Combes, et par l'enseigne de Goueston, et les lieutenants de La Motte d'Airau et Duquesne-Mosnier; plus six flûtes, capitaines Desprez, l'Escole, Julien, Dupré, Vincent de Beaussier et Prepaud; et vingt tartanes et barques longues. A la fin de la campagne, cette flotte fut jointe par *le Sage*, de 48 canons, capitaine Forant; *le Capable*, de 44, capitaine de Chaumont; *le Fidèle*, de même force, capitaine Bidault; *le Vaillant*, de 46, capitaine Gravier; et par seize galères, sous les ordres du chevalier de Noailles, lieutenant général, et des chefs d'escadre de Bethomas et de Breteuil. Plusieurs convois vinrent aussi successivement la ravitailler et lui apporter des munitions.

Ne voulant point laisser passer la saison des calmes sur une côte féconde en catastrophes, Duquesne prit aussitôt ses dispositions. Il ordonna que sept vaisseaux de guerre, rangés sur une ligne un peu courbe présentant la même figure que le môle d'Alger, escortassent les galiotes à bombes au delà de la grande portée du canon; ces vaisseaux étaient *le Fleuron*, du comte d'Estrées, *le Ferme*, de Tourville, *la Syrène*, de Sebeville, *le Prudent*, de Coustagnon de Léry, *l'Aimable*, de Septesmes, *le Vigilant*, de d'Amfreville, et *le Laurier*, de Duquesne fils. Deux autres vaisseaux durent se poster au bout des deux ailes et flanquer la ligne, pour le cas où les ennemis feraient des sorties sur les galiotes avec quatre galères qu'on les soupçonnait de tenir prêtes dans ce but. Neuf ancres, auxquelles étaient attachées quinze à seize cents brasses de câble moyen, furent préparées pour que les sept galiotes et les deux vaisseaux des deux ailes se halassent dessus. Le 23 juin 1683, en plein jour, les commandants des vaisseaux qui devaient tenir les câbles des ancres allèrent porter celles-ci à distance convenable du môle d'Alger. Les Algériens regardaient faire tranquillement, sans tirer un seul coup de canon, ne

saisissant point l'objet de la manœuvre des Français qui venaient les uns après les autres, sans laisser voir cordages ni ancres, le tout étant ajusté de telle manière que l'on ne paraissait avoir d'autre dessein que de reconnaître le môle; la manœuvre fut ainsi complétement dérobée aux ennemis, et leur surprise fut extrême quand ils la connurent ensuite par ses résultats. Le 24, on prépara les galiotes qui devaient se haler sur les ancres; chaque vaisseau avait sa galiote à soutenir en cas d'attaque. Chacune d'elles avait, outre l'équipage ordinaire, dix gardes-marine, dix grenadiers et dix soldats d'élite; plus, pour escorte, deux chaloupes armées en guerre. Deux corps de garde de chaloupes étaient postés, l'un au nord, l'autre au sud de la ligne; quelques canots légers avaient été placés à l'entrée du port, avec ordre de brûler des amarres s'ils voyaient des ennemis prêts à sortir, pour qu'à ce signal tous les vaisseaux allassent au secours des galiotes. Le gros temps fut cause qu'on ne put faire avancer celles-ci avant la nuit du 26. Elles commencèrent à tirer à une heure du matin et jetèrent sur Alger quatre-vingt-dix-neuf bombes chargées de treize à quinze livres de poudre. Les ennemis répondirent avec leur canon, dont ils pressaient les détonations comme des décharges de mousqueterie, lorsqu'ils voyaient mettre le feu à la fusée de la bombe. Mais ils causèrent peu de mal et on leur en fit beaucoup. Pendant deux heures que l'on jeta des bombes, de Tourville et de Léry allaient et revenaient avec leurs canots et étaient présents à tout. Le jeune de Rochechouart duc de Mortemart, fils de Vivonne et général des galères en survivance, se tenait bravement à côté de Tourville, pour s'instruire à ses leçons et s'accoutumer au feu. On ne doutait plus de la puissance de l'invention de Petit-Renau, et grand nombre d'officiers, même de ceux de terre, étaient venus sur la flotte pour voir opérer les galiotes à bombes. Un vent de terre s'étant élevé, Duquesne fit tirer deux coups de canon comme signal de retraite. La journée du lendemain fut orageuse et défavorable. On se tint cependant en état d'avancer sur la ville au premier ordre. Vers les dix heures du soir, les nuages s'étant dissipés et la mer étant devenue calme, les galiotes firent leur mouvement; en moins de deux heures, elles jetèrent cent vingt-sept bombes sur Alger. Il en tombait quelquefois trois ou quatre ensemble, que l'on entendait éclater

avec un épouvantable fracas. Les mosquées et le palais du dey lui-même furent renversés avec un nombre considérable de maisons; près de mille personnes furent ensevelies sous les ruines; les magasins étaient détruits et les marchandises à la merci des pillards. Une seule bombe démonta plusieurs pièces de canon et tua cinquante hommes qui les servaient; une autre tomba sur un bateau qui était près de sortir et l'enleva avec cent hommes qui le montaient. Les Algériens avaient fait allumer un grand nombre de feux à la côte, afin de mieux observer les galiotes pendant la nuit; mais cette clarté même leur était fatale et servait aux bombardiers français à mieux diriger leurs coups. Les galiotes firent retraite deux heures avant le jour; les ennemis étaient dans une grande surprise de les voir, à la clarté des feux de la côte, se retirer dans le même ordre qu'elles s'étaient approchées.

Un immense désordre régnait dans la ville bombardée. Le peuple, dans un désespoir qui tenait du délire, s'en prenait à tout de son désastre et menaçait les jours du dey lui-même. Celui-ci pensa alors à Beaujeu, ce capitaine de vaisseau qui avait été pris deux ans environ auparavant et réduit en esclavage; il lui fit ôter sa chaîne, et, pour prix de la liberté qu'il lui offrait, il lui demanda un bon conseil sur l'état présent des choses. Beaujeu lui répondit qu'il n'avait rien de mieux à faire que d'aller trouver l'amiral du roi de France, d'implorer son pardon et de se soumettre à toutes ses volontés. Le dey ne se montra pas disposé à suivre en son entier ce conseil qu'il trouvait trop humiliant; mais pourtant il députa vers Duquesne, en signe de paix, une petite embarcation portant pavillon blanc, sur laquelle se trouvait, entre autres, un courageux missionnaire, nommé Levacher, qui remplissait les fonctions de consul France à Alger. Duquesne, avant d'entendre à aucun accommodement, dit aux envoyés du dey qu'il voulait qu'on lui rendît tous les chrétiens français, et même ceux d'autres nations qui avaient été pris sur des navires portant pavillon de France. Le lendemain, 29 juin, sur les dix heures du matin, on vit sortir du port d'Alger une douzaine de chaloupes qui amenèrent à bord de la flotte française cent quarante-deux esclaves chrétiens, au nombre desquels était le capitaine de Beaujeu. Duquesne dit que ce n'était point là le tout, et

qu'il n'accordait que cinq jours pour avoir le reste. Du 30 juin au 3 juillet, on lui en amena encore cinq cent quarante-six. Ce fut alors seulement que Duquesne consentit à entendre parler de traiter. La paix semblait près d'être faite, quand une insurrection soulevée dans Alger fit périr le dey Baba-Hassan, et porta à sa place Mezo-Morto, qui força la flotte française à recommencer les hostilités. Dans les nuits du 21 au 29 juillet et même pendant la journée du 28, on fit pleuvoir sur Alger une si effroyable quantité de bombes, que l'on eût dit qu'il n'allait pas rester pierre sur pierre dans la ville. Deux vaisseaux de guerre de la Régence, une galère et plusieurs bâtiments marchands furent coulés à fond dans le port. Dans leur rage impuissante, les Algériens, dont l'artillerie était toujours si mal dirigée qu'elle n'atteignait presque jamais son but, résolurent d'attacher à la bouche de leurs canons les Français qui leur restaient, pour les lancer sur la flotte de Duquesne. Le Père Levacher, qui s'était si vivement employé à ramener la paix et qui avait eu la confiance de revenir au milieu de la ville barbaresque, fut une des premières victimes. On lui proposa de se faire mahométan; sur son refus, on le mit dans un des plus gros canons de la place, et on le tira en guise de boulet. Au milieu de ces actes d'horreur, où l'inhumanité ne se montrait pas que du côté des musulmans, une scène touchante se présenta pourtant. Un Français, du nom de Choiseul, ayant été détaché quelques jours auparavant avec une chaloupe pour aller observer dans le port, trompé par l'obscurité de la nuit, s'était laissé tomber au milieu des ennemis. On l'avait emmené et fait prisonnier. Comme les autres esclaves français, il était attaché chaque jour à la bouche d'un canon pour être lancé, quand son tour serait venu. Mais, dans cette triste situation, il fut reconnu par un corsaire algérien que de Léry avait autrefois pris dans ses courses, et que lui et ses officiers, au nombre desquels était à cette époque le malheureux Choiseul, avaient fort bien traité pendant tout le temps de sa captivité. L'Algérien court à Choiseul, l'embrasse et lui promet d'obtenir sa grâce. Mais il avait trop compté sur son influence et sur ses prières : on refuse obstinément de lui rendre son ami; Choiseul reste attaché à la bouche du canon auquel tout à l'heure on va mettre le feu. Son sort semble décidé, son

tour est venu, et ses membres écrasés vont aller remplir d'horreur les Français jusque sur leurs vaisseaux. Mais alors le généreux Algérien se jette sur lui à corps perdu, le serre étroitement dans ses bras, et dit au canonnier qui tient la mèche prête : « Tire! Puisque je ne puis sauver la vie à mon bienfaiteur; j'aurai du moins la consolation de mourir avec lui. » Le dey, témoin de ce spectacle, en fut touché lui-même, et fit grâce à Choiseul.

Cependant le bombardement continuait avec la même vigueur. Le 9 août au matin, la mer étant belle, les galiotes tirèrent deux cent trente bombes, auxquelles les ennemis répondirent par neuf cents coups de canon impuissants; le 10, elles en tirèrent soixante et quinze. Le 11, les Algériens firent une tentative avec une galère pour enlever la galiote *la Fulminante*, où était venu le marquis de La Bretèche, qui fut tué dans cette affaire avec le lieutenant de Brécourt et plusieurs autres Français de distinction; mais la galère algérienne fut obligée de se retirer avec une perte considérable. L'enseigne Gombault, du vaisseau *le Saint-Esprit*, se distingua particulièrement en mettant le feu si à propos à un mortier, qu'il fit sauter à la mer tous les musulmans qui s'étaient portés sur le gaillard d'avant. Cent soixante bombes furent jetées sur Alger, dans cette journée du 11 août. Le 17, on en lança quatre-vingt-dix-huit; le dey fut estropié d'un de leurs éclats; plusieurs bâtiments furent encore coulés à fond dans le port. Quant à la ville, elle n'était plus qu'un vaste amas de débris et de ruines. Le 26 et le 27 août, Duquesne fit encore lancer deux cent soixante et dix bombes. Au total, jusqu'au 10 septembre, il en fut jeté sur Alger trois mille quatre cent quatre-vingt-treize, non compris cent trente-six carcasses, projectiles non moins terribles. Enfin, ayant épuisé toutes ses bombes, et la saison commençant à avancer, Duquesne jugea à propos, le 16 septembre, de faire voile pour Toulon. Son expédition avait duré plus de deux mois. Mais, pour prouver aux Algériens qu'on ne leur avait pas dit le dernier mot de la France, il avait laissé en croisière, devant leur port, trois vaisseaux qui furent bientôt rejoints par quelques autres sous les ordres de Tourville et de Léry. Ce dernier arriva devant Alger, après avoir croisé avec son vaisseau *le Prudent*, et livré un combat sanglant aux deux vaisseaux algériens *le Lion-*

d'Or et *le Palmier*, dont l'un coula bas après l'action. Dans ce combat, les capitaines de La Galissonnière et du Rouvroy, les lieutenants de Léry jeune et de Chavigny, et le fils de Le Fèvre de La Barre, qui avait reçu un coup de mousquet en travers du corps, s'étaient fort distingués. Le dey d'Alger, jugeant qu'il fallait de toute nécessité se soumettre, sollicita la paix : Tourville en dicta les conditions au nom de Louis XIV, et le successeur des deux Barberousse dut envoyer un ambassadeur au roi de France pour obtenir définitivement son pardon.

Le cabinet de Versailles profita de l'occasion pour rappeler et renouveler les anciennes concessions faites à une compagnie marseillaise, dès le temps des premières relations amicales de la France avec la Turquie et les pachas et les beys qui relevaient de celle-ci sur la côte septentrionale d'Afrique. Ces concessions, dont le bastion de France était le chef-lieu, se trouvaient à Bone, à la Calle et au Kolo. La compagnie commerciale qui les exploitait, quand les courses des Barbaresques et la guerre ne les lui interdisaient pas, avait pris naissance, en 1560, sous le titre de compagnie d'Afrique et du bastion de France; elle comptait, parmi ses priviléges exclusifs, la pêche du corail, les importations des fabriques françaises à Alger, l'exportation de la cire, de la laine, des cuirs et surtout des blés de la Régence. Dans ses bons jours, elle occupa annuellement jusqu'à cinquante navires et entretint ainsi à Marseille une véritable école de marine. Une convention, signée en 1694, et plusieurs fois renouvelée depuis avec la Régence d'Alger, devait affermir encore les droits de cette compagnie sur les *Concessions d'Afrique*.

Pendant que Louis XIV, par les dernières expéditions de Duquesne, assurait sa prépondérance dans la Méditerranée, qui semblait réellement près de devenir un lac français, le pays perdait un de ces hommes qu'on ne remplace pas. Colbert s'était un moment flatté que la glorieuse paix de Nimègue satisferait l'ambition de Louis XIV et mettrait un terme aux énormes dépenses que la guerre avait si longtemps exigées. Mais sa tristesse était devenue extrême quand il avait reconnu qu'il n'en serait rien et que Louis XIV était plus que jamais, par ses succès mêmes, près du gouffre vers lequel semblent pencher tous les conquérants. Colbert avait senti que sur lui seul, en sa qualité de contrôleur général des finances,

retombait tout l'odieux des impôts que les armées en permanence, jointes au faste du monarque, faisaient peser sur le peuple ; pendant que Louis XIV et le ministre de la guerre Louvois amassaient des trophées aux dépens d'un trésor qu'il lui fallait rendre intarissable, il ne s'était acquis que de la haine. Louvois s'était montré l'ennemi personnel de Colbert ; bien qu'homme supérieur lui-même, il en avait paru jaloux comme aurait pu l'être un esprit des plus médiocres. En flattant les passions belliqueuses du roi, auxquelles Colbert, dans l'intérêt des finances de l'État, du commerce, de l'humanité tout entière, s'était appliqué à mettre des bornes en temps utile, il avait obtenu, dès l'année 1670, une grande influence sur l'esprit du roi, au détriment de son rival. Bientôt celui qui avait étendu son autorité sur tous les ministères, bientôt Colbert n'était plus resté maître dans le sien. Cette disgrâce si peu méritée, une application continuelle et des travaux excessifs, avaient altéré la santé du grand homme. Attaqué de la pierre, il souffrit les douleurs les plus violentes avec une constance admirable. Dans les derniers temps de sa maladie, mais il était trop tard, le roi voulut lui donner un témoignage éclatant de cette estime qu'il lui avait autrefois accordée si entière : il partit de Versailles avec un cortége nombreux, se rendit à l'hôtel du ministre, et entra seul, craignant de l'incommoder. Les uns disent que le ministre, au lit de mort, ne comptant plus qu'avec Dieu, se refusa à recevoir le roi ; les autres, qu'il fut attendri lorsque Louis lui répéta plusieurs fois qu'il le priait de se conserver, et qu'il avait toujours besoin de ses services. Le monarque s'étant retiré, Colbert ne se montra plus occupé que de son salut. Il avait toujours eu l'âme profondément religieuse, et, dans le temps même de ses occupations les plus grandes, il n'avait jamais manqué un seul jour, comme pour se fortifier, de lire quelque ouvrage de piété. Prêtre sévère et digne en tout de celui qui l'avait appelé, ce fut le célèbre Bourdaloue qui assista le grand ministre à sa dernière heure. Colbert expira le 6 septembre 1683, à l'âge de soixante-quatre ans. Le peuple qui ne connaissait pas les véritables auteurs de sa misère, et qui ne voyait en Colbert que le ministre des finances par lequel il avait été pressuré, n'aurait pas, assure-t-on, épargné sa dépouille, si l'on n'eût pris soin de l'inhumer clandestinement.

Mais il faut dire que la disgrâce dans laquelle Colbert était tombé à la cour, positivement parce qu'il s'était montré l'ennemi déclaré des prodigalités de toutes sortes, semblait d'avance avoir désigné ses restes aux outrages de la foule ignorante. Les courtisans, enchantés qu'on se méprît sur les causes de cette disgrâce, laissèrent dire et volontiers auraient laissé faire. Ils eurent même l'impudeur d'applaudir à de sottes épigrammes qui insultaient, jusque sur sa tombe, à la naissance obscure du grand ministre. Il ne fallut pas longtemps du reste au peuple pour s'instruire, quand il eut vu que cette mort, tant et si injustement désirée par lui, devenait un signal d'oppression et de désordres, tels qu'il n'en avait jamais connu du vivant de Colbert. Aux yeux des autres peuples, jamais la France n'avait paru si belle qu'à cette époque. Des règlements sur lesquels les nations voisines fondaient elles-mêmes leur administration; des académies dont la gloire faisait de Paris le centre du monde; des monuments qui égalaient en splendeur ceux de Rome et de la Grèce; une industrie immense, et dont les produits étaient à l'ordre du jour par toute l'Europe; des canaux gigantesques, des ports magnifiques, dont les uns avaient été à peu près totalement reconstruits, dont les autres venaient de sortir soudain du néant pour s'élever comme par enchantement au plus haut état de grandeur et de puissance; une marine qui ne comptait pas moins de deux cent soixante-et-seize bâtiments de guerre, sans parler d'une innombrable quantité de navires marchands, dont l'État avait encouragé, aidé la construction : voilà ce qu'offrait alors la France aux regards émerveillés de l'étranger; et tout cela était, en majeure partie, l'œuvre de Colbert.

CHAPITRE XII.

De 1683 à 1689.

Ministère de Seignelai. — Caractère et administration de Seignelai. — Le comte de Toulouse, amiral de France. — Hostilités avec l'Espagne et avec Gênes. — Combat du vaisseau *le Bon*, avec trente-cinq galères d'Espagne. — Bombardement, siége et soumission de Gênes. — Combats de [illegible] par Coëtlogon, Tourville, Victor-Marie d'Estrées et Forant aux vaisseaux espagnols. — Bombardement et soumission de Tripoli. — Soumission de Tunis. — Nouveau bombardement d'Alger. — Ambassade et expédition de Siam. — Nouvelles expéditions des flibustiers et aventures extraordinaires de plusieurs d'entre eux à travers le continent de l'Amérique et dans la mer du Sud. — La Salle entreprend de chercher par mer l'embouchure du Mississipi et n'y réussit pas entièrement. — Il colonise au Texas. — Il périt assassiné. — Les frères canadiens Le Moyne entreprennent de rendre la baie d'Hudson à la France et y parviennent. — Ordonnance de 1689 ou code militaire de la marine française.

Le marquis de Seignelai, né à Paris en 1651, esprit facile, vaste, brillant, se trouvait donc seul maintenant à la tête du ministère de la marine qui, loin de dépérir, devait prospérer de plus en plus entre ses mains. Jeune, ardent, susceptible des plus grandes idées et des plus grandes choses, fou de gloire, ne le cédant à personne, autant par goût que par ambition, en désir d'augmenter la puissance et l'éclat du règne de Louis XIV, bardi parfois jusqu'à la témérité pour atteindre ce but, et, comme son roi, ayant rayé du dictionnaire de la langue française le mot impossible : tel, à la première vue, se montrait le fils de Colbert. Ce n'était point, il est vrai, ce travail persévérant, jamais interrompu, quoique souvent pénible, d'un père qui n'était arrivé à posséder, à refaire l'ensemble administratif du royaume que par la connaissance acquise des plus minutieux détails; qui n'avait construit son édifice de gloire que jour par jour, heure par heure,

en remontant insensiblement des plus petites choses aux plus grandes; c'était, au contraire, un génie prompt, impétueux, qui, en attendant que l'âge lui eût donné plus d'assiette, courait à son but par bonds et par sauts; un coup d'œil d'aigle qui saisissait d'abord l'ensemble, et ne pénétrait que subsidiairement et avec rapidité dans les détails. Seignelai, lorsqu'il était encore fort jeune, avait été envoyé par Colbert dans les principales villes maritimes de France et même d'Italie, pour y acquérir la connaissance des différentes branches du service auquel on le destinait dès lors; mais, vif, ami du plaisir, fêté tout le long de sa route, il n'avait peut-être pas recueilli de ce voyage tout ce que son père avait eu le droit d'en attendre. Néanmoins l'espèce de divination qu'il possédait des choses et des hommes lui avait bientôt tenu lieu d'examen approfondi et de lentes études. Ce n'était pas qu'il ne fût parfois susceptible d'un travail opiniâtre; mais, se fiant à sa prodigieuse facilité, il renvoyait presque toujours les affaires au dernier moment, s'y précipitait pour quelque temps avec passion, avec excès, et, comme il avait conçu, il voulait qu'on exécutât, en un clin d'œil. De cette volonté d'être obéi comme il concevait, il résulta plus d'une fois des ordres précipités, donnés sans égard aux circonstances ni aux moyens. S'irritant alors des moindres obstacles qu'on lui présentait, le ministre rejetait injustement sur les subalternes le défaut de succès des entreprises qu'il n'avait pas ménagées d'assez loin. On est fondé à croire que ce besoin impatient de voir l'action courir, pour ainsi dire, comme la pensée, la foudre suivre l'éclair, fut tout autant que l'ambition de montrer les talents d'un général en même temps que ceux d'un ministre, ce qui porta Seignelai à venir sur les flottes et à y prendre parfois la place de l'amiral. C'était de là peut-être aussi, plus que de la superbe de son caractère, que venait le style impérieux jusqu'à l'absence d'égards, jusqu'à la dureté même, qu'on reprochait, dans certaines circonstances, à sa correspondance avec les officiers du plus haut rang et du plus haut mérite. Néanmoins, comme l'orgueil n'étouffait point en lui la raison, il revenait bientôt de ses erreurs; et plutôt que de les aggraver et de les rendre irréparables en y persistant, il s'exposait à la déconvenue, à l'inconvénient même, pour son autorité, de les reconnaître. On a remarqué que sous

Colbert les récompenses étaient plus fréquentes dans la marine que les punitions, et que sous Seignelai au contraire les punitions avaient dépassé de beaucoup les récompenses; mais on a bien fait d'ajouter, comme correctif, que si l'un avait créé une marine, l'autre la disciplinait, et que, s'il avait fallu plus de patience au premier, il fallait plus de fermeté au second. Sans doute, et il eût été difficile de l'exiger de son âge, Seignelai n'avait point encore cette constante et admirable sagesse de Colbert qui mûrissait tout et ne livrait rien au hasard; mais il était naturellement doué d'un jugement sain et sûr qui prouvait que si cet esprit plein de fougue et d'éclairs n'était point prématurément enlevé à l'État, il en serait un jour le plus grand honneur et le plus ferme soutien.

Ce sens rapide, qui lui faisait voir tout d'abord le bien ou le danger des mesures politiques que l'on prenait, lui aurait suffi, quand bien même l'équité et l'influence des idées que son père lui avait transmises ne s'y seraient pas jointes, pour qu'il fût instinctivement contraire à l'édit révocatif de celui de Nantes, que l'on préparait contre les protestants. Aussi ne se prêta-t-il jamais qu'avec répugnance et comme contraint et forcé aux ordres vexatoires, iniques, inhumains, qui en furent la suite. Il s'opposa même, autant qu'il put, aux démarches qu'un zèle trop outré ou un esprit trop courtisan fit faire aux évêques, aux commandants et aux intendants des provinces contre ceux que l'on qualifiait de prétendus réformés; il défendit, dans le cercle de ses attributions, les recherches qui avaient lieu d'autres côtés au sujet de ces malheureux, par ouvertures de lettres et de ballots, comme contraires à la bonne foi et à la sécurité du commerce. En toute occasion il conseillait à ses subordonnés de se garder d'appuyer la persécution, et de laisser à qui de droit l'abominable œuvre inquisitoriale, prêchant à tous la tolérance comme plus propre que la rigueur à ramener les consciences que l'on croyait égarées; en tout cela bien différent du ministre de la guerre Louvois, qui poussait avec une sorte de frénésie aux mesures impitoyables qu'un faux zèle, inspiré par le confesseur La Chaise et madame de Maintenon, dictait à Louis XIV vieillissant. C'est une chose fort honorable pour l'administration maritime du royaume, que le seul des conseillers du monarque qui se soit montré con-

traire à la révocation de l'édit de Nantes et à la persécution des religionnaires, ait été le secrétaire d'État de la marine. Seignelai voyait, dans les mesures prises contre les protestants, la ruine du commerce, le dépeuplement des provinces, et, au bout de tout cela, la flétrissure à venir du prince, la perte même de la religion. La postérité ne lui a donné que trop raison. Tout ce que l'on put arracher de lui, ce fut qu'il congédiât les gardes-marine et officiers de son département qui ne faisaient pas profession de catholicité. On voulait, chose horrible à rapporter, qu'il fît enfumer les vaisseaux pour ôter aux protestants le moyen de s'y cacher; il y consentit en effet d'abord, mais en donnant des ordres pour qu'on prît en même temps telles précautions qui empêchassent la santé des hommes, quels qu'ils fussent, et la qualité des marchandises de s'altérer; nonobstant cela, au premier avis qui lui fut donné des inconvénients qui résultaient de cette mesure, il la révoqua comme préjudiciable au commerce, se servant habituellement des intérêts mercantiles pour mettre à l'abri ceux plus sacrés de l'humanité en elle-même.

Quoique, moins touché de l'opulence que de la gloire de la nation, il cherchât plus à donner de l'éclat à la marine par les armes que par le commerce, Seignelai favorisa pourtant puissamment celui-ci et lui consacra une grande partie de ses soins. Il encouragea les manufactures du royaume et contribua pour beaucoup à y établir un meilleur ordre. Il porta ses vues sur les relations commerciales de la France avec le Portugal, et recommanda aux ambassadeurs près la cour de Lisbonne de maintenir les Français sur le pied des plus privilégiés dans le second royaume de la Péninsule, et de ne point leur laisser enlever le droit qu'ils avaient d'envoyer au Brésil des vaisseaux hors de flotte, à l'exclusion des Anglais et des Hollandais. L'Espagne voulait interdire à toutes les nations, et particulièrement aux Français, le commerce des Indes-Occidentales; mais, malgré cette interdiction, les négociants étrangers ne cessaient pas de le faire, sous le nom et le pavillon des Espagnols eux-mêmes. La cour de Madrid ne pouvant empêcher ce négoce occulte des étrangers avec ses possessions, essayait du moins de le gêner; dans ce but, elle voulut rendre passibles d'une sorte d'amende les marchands espagnols qui se faisaient, au Mexique les commissionnaires des Français; mais Seignelai prit l'affaire à

cœur comme atteignant ses nationaux et leur commerce, et comme blessant le droit et l'équité. N'ayant pu rien gagner par les voies conciliatrices, il menaça, fit armer des escadres, les envoya devant Cadix, se mit en devoir de bombarder cette place et d'enlever les galions des Indes, jusqu'à ce que la cour de Madrid, poussée à l'extrémité, se désistât enfin de ses exigences vis-à-vis de ses propres sujets accusés de favoriser les Français, et rendît justice à ces derniers. Il promit et donna protection aux armateurs de Saint-Malo pour leur commerce à Cadix et les soutint, dans l'occasion, avec de fortes escadres. Il ne cessait de les exciter, en cas de rupture avec l'Espagne, à chercher un moyen pour négocier directement avec l'Amérique espagnole, et s'engagea, au nom du roi, à donner des lettres de noblesse à ceux qui réussiraient dans ce projet. Il avait envoyé aux Indes-Occidentales un commissaire général pour se mettre au fait de tout ce qui concernait le commerce de ces contrées, commerce que, fidèle aux traditions de son père, il ambitionnait de donner à la France. Soigneux jusqu'à l'excès, jusqu'à trop peu d'équité peut-être, des priviléges du pavillon français, il défendait aux navires marchands du royaume de souffrir, en rade étrangère, la visite des officiers de justice espagnols qui y viendraient, sous le prétexte d'arrêter des criminels de leur nation soupçonnés de s'y être réfugiés.

Il autorisa, pendant la guerre, le transport des grains de France en Espagne, pour empêcher que les Anglais ne s'emparassent de cette branche de négoce au détriment des Français. Les Hollandais avaient obtenu, par suite de la paix de Nimègue, un traité de commerce avec la France, qui leur était aussi avantageux qu'il l'était peu aux Français, et néanmoins, insatiables sur le chapitre des intérêts, ces républicains pétris d'or, et que l'or devait perdre tôt ou tard, faisaient de fréquentes infractions à plusieurs articles de ce traité. Seignelai crut qu'il était de sa politique de ne s'y point opposer tout d'abord, pour donner un droit de représailles à la France et une occasion d'annuler une transaction qui lui semblait onéreuse pour elle. Le commerce qui résultait de la pêche était un de ceux qui préoccupaient le plus Seignelai. Il engagea, autant qu'il le put, les habitants des côtes de Picardie, de Normandie et de Bretagne à s'adonner entièrement

à la pêche du hareng, afin d'en fournir toutes les provinces de France, et même l'Espagne, l'Italie et le Levant, et à enlever cette exploitation à la Hollande. Pendant la guerre, il ordonna aux armateurs de Dunkerque de chercher partout les pêcheurs de cette nation et de les couler à fond. Les Malouins se livraient avec trop d'indiscrétion pendant les hostilités au commerce de la pêche, qui était un des plus considérables de l'État, et s'exposaient sans cesse à être capturés : un ordre émané du roi, à la demande du ministre, obligea ceux-ci à voyager à l'avenir de conserve et sous escorte armée. Après la grande pêche, le commerce de port en port, autrement dit de cabotage, étant la meilleure pépinière des gens de mer, Seignelai le seconda de tous ses efforts. Il fit ménager pour les barques des lieux de retraite, où elles pussent se mettre à couvert du mauvais temps ; et, regardant l'établissement des feux sur les côtes du pays comme un objet des plus importants pour la navigation, il fit rechercher avec soin les endroits où il conviendrait le mieux d'en placer. Il avait aussi projeté d'établir des signaux sur les côtes, pour être informé de tout ce qui se passait à la mer. En ce qui regardait le commerce de la France avec la Grande-Bretagne, il s'était activement occupé, durant la paix, de le rendre égal entre les deux nations et de combattre les effets, perfides aux autres peuples, mais prodigieusement utiles au développement rapide de la puissance navale d'Angleterre, du fameux *Acte de navigation*, publié en 1660, d'après les traditions et les idées de Cromwell, et longtemps regardé comme le *Palladium*, le dieu tutélaire de la marine d'Angleterre.

La fin prématurée du comte de Vermandois porta, vers ce temps, à la dignité d'amiral de France Louis-Alexandre de Bourbon, comte de Toulouse, autre fils légitimé de Louis XIV.

La paix de Nimègue n'avait pas mis entièrement fin aux contestations entre Louis XIV et Charles II d'Espagne. Louis exigeait que les Espagnols lui livrassent le comté d'Alost, le vieux bourg de Gand, et quelques autres places de la Flandre auxquelles il prétendait n'avoir pas renoncé par le dernier traité. Les Espagnols lui répondaient qu'il n'avait aucun titre à cette possession. Pour trancher la question, Louis XIV fit occuper sur-le-champ Courtrai et Dixmude, et offrit ensuite de rendre ces deux places,

pourvu que l'Espagne lui cédât, en retour, ou la ville de Luxembourg, ou la Cerdagne espagnole et la vallée d'Urgel, ou enfin Pampelune et Fontarabie, en un mot beaucoup plus qu'il n'avait demandé d'abord. L'Espagne, malgré le dépérissement de sa puissance, osa déclarer la guerre à la France. Louis XIV fit aussitôt avancer ses armées dans le Luxembourg, la Catalogne et la Navarre. Le stathouder Guillaume, prince d'Orange, fit tous ses efforts pour décider la Hollande à embrasser ouvertement la cause de l'Espagne; mais les Hollandais, tout meurtris encore de la dernière guerre qu'ils avaient supportée, n'y consentirent point. De son côté, l'empereur d'Allemagne, occupé des soulèvements de la Hongrie et de la Transylvanie, et de la défense de ses frontières contre les Turcs, n'était nullement en mesure de venir en aide à l'autre branche de la maison d'Autriche. Enfin, le roi d'Angleterre était toujours le pensionnaire de Louis XIV, dont il ambitionnait fort en ce moment de transporter dans son royaume le système d'absolutisme, moins la gloire qui l'accompagnait. Les espérances de l'Espagne furent donc déçues pour l'instant.

Elle ne trouva de sympathies déclarées que de la part des Génois, qui eurent l'imprudence de préférer hautement le protectorat de Charles II d'Espagne à celui de Louis XIV, de prendre des engagements avec le premier au détriment du second, et de ne point se maintenir, comme les traités les y obligeaient, dans le strict état de neutralité. On les accusa même d'avoir formé le dessein de venir brûler, dans les ports de Marseille et de Toulon, les galères et les vaisseaux qui s'y trouvaient, en représailles sans doute de la guerre que Louis XIV leur avait faite dernièrement sur la question du salut de son pavillon. Ce monarque leur fit signifier que s'ils mettaient à l'eau les bâtiments qu'il les soupçonnait de construire dans ce but, il enverrait enlever ceux-ci jusque sous le canon de leur ville. La République génoise, blessée jusqu'au cœur d'un ordre aussi impérieux, résolut de n'en tenir aucun compte, acheva les bâtiments en construction et les fit mettre à la mer. C'était mal choisir l'heure pour rompre d'une manière aussi éclatante avec un roi tel que Louis XIV, alors qu'on avait si peu de forces à lui opposer par soi-même, et dans un moment où l'Espagne était plutôt un embarras qu'un secours pour ses alliés. Louis XIV donna aussitôt ordre d'armer une flotte dans les ports

de la Méditerranée pour aller de nouveau châtier Gênes. Mais, dans l'intervalle du projet à l'accomplissement de l'expédition, un événement des plus extraordinaires et des plus glorieux pour la marine française eut lieu dans la Méditerranée.

Le capitaine de Relingues, avec le seul vaisseau *le Bon*, qu'il commandait, fut surpris d'un calme vers l'île d'Elbe. Trente-cinq galères espagnoles sortirent alors de Gênes. Leur amiral en détacha douze pour attaquer de Relingues. Le feu, de part et d'autre, dura cinq heures sans qu'aucune des galères pût ou sût aborder l'unique vaisseau français, tant le capitaine se servait merveilleusement de son canon et de sa mousqueterie. Étonné d'une si vigoureuse et opiniâtre défense, l'amiral d'Espagne fit avancer tout le reste de ses galères. De Relingues ne s'en émut pas plus qu'il ne fallait, et soutint ce nouvel effort avec une intrépidité inouïe. Enfin, le vent s'étant élevé, il échappa à ses nombreux ennemis, et se retira glorieusement à Livourne.

Cependant, au mois d'avril 1684, la flotte fut en état de partir pour Gênes. Le commandement en fut donné au lieutenant général Duquesne; mais le secrétaire d'État de la marine, marquis de Seignelai, qui n'aspirait pas moins, croit-on, à se faire une réputation militaire qu'à s'en faire une administrative, ayant voulu être de l'expédition, quelques nuages ne tardèrent pas à s'élever entre le jeune ministre et le vieux marin. Duquesne, selon plusieurs auteurs, une fois embarqué, refusa de sortir de sa chambre, sous prétexte qu'il ne voulait point abaisser sa dignité d'amiral devant un personnage qui n'avait aucun grade dans l'armée navale. Quoi qu'il en soit, le 17 mai 1684, on vit arriver devant Gênes la flotte française, composée de quatorze vaisseaux, dix-neuf galères, portant de deux à trois cents hommes chacune; dix galiotes à bombes, deux brûlots, huit flûtes, vingt-sept tartanes et soixante et dix petits bâtiments à rames. Les galiotes à bombes, qui avaient chacune deux mortiers, se postèrent, sur une ligne, à la portée du canon des murailles depuis la tour du fanal, qui est à gauche, jusqu'au faubourg de Bisagno, qui est à droite. Les vaisseaux de guerre se placèrent sur une autre ligne, derrière les galiotes, à quatre cents mètres de distance. Les galères, disposées en deux escadres, furent postées aux extrémités des deux lignes, dans le but de soutenir les galiotes

et d'empêcher qu'aucun bâtiment ne sortît du port. Les flûtes et les tartanes, dans lesquelles se trouvaient les bombes et la poudre pour le service des mortiers, furent mises hors de la portée du canon, un peu plus loin que les galiotes, mais assez près pour fournir, facilement et en peu de temps, tout ce qui serait nécessaire aux bombardiers. Jusque-là cependant les relations étaient encore à demi pacifiques. Les batteries génoises avaient salué la flotte française, qui avait rendu le salut. Le sénat de la république ayant su du consul de France qu'un ministre du roi était sur les vaisseaux, envoya, le 18, six gentilshommes pour complimenter le marquis de Seignelai, et lui demander quelles étaient les intentions de son maître. Le ministre exposa à ceux-ci les griefs de la cour de France, demanda que, pour réparation, le sénat lui livrât immédiatement les quatre bâtiments qu'il avait fait construire dans un but hostile aux Français, et députât quatre de ses membres auprès de Louis XIV pour implorer son pardon. Il accorda cinq heures seulement de réflexion à la République génoise. Le sénat laissa écouler les cinq heures accordées sans faire aucune réponse. Il fit même avertir les galiotes françaises, qui étaient venues prendre position jusque sous le canon de la ville, de se retirer volontairement, ou qu'on allait être obligé de les y contraindre. Elles n'en tinrent aucun compte ; alors les Génois tirent sur elles une décharge de toute leur artillerie. Ce fut le signal du bombardement, qui commença trois heures environ avant la nuit. Les bombes tombèrent sur la ville infortunée d'une manière épouvantable ; les plus beaux édifices, les palais, les églises et les hôpitaux de Gênes s'écroulaient les uns sur les autres. Le bombardement continua, avec non moins d'activité, durant les trois jours suivants. Le palais du doge et celui qui renfermait le trésor, l'arsenal, tous les magasins et toutes les maisons qui bordaient le port, tout le bas de la ville étaient détruits, et les habitants, réfugiés pêle-mêle sur les hauteurs, voyaient d'un œil hagard et stupéfié l'incendie de leurs demeures et de leurs biens. Le 22, on s'aperçut que plusieurs mortiers avaient besoin de réparations; le feu fut interrompu pour un instant. Le marquis de Seignelai en profita pour envoyer l'intendant de la flotte annoncer au doge qu'il avait déjà tiré cinq mille bombes, qu'il en avait encore davantage à lancer, et que, si le

sénat ne se soumettait pas au plus vite, il ne resterait bientôt plus pierre sur pierre dans la superbe Gênes. Le sénat, dans lequel dominait le parti espagnol, fut assemblé de nouveau, et fit répondre au ministre de Louis XIV, avec une fierté qui aurait été encore plus noble si l'influence étrangère ne l'eût point en partie inspirée, qu'il se confiait dans l'intrépidité des citoyens.

Cette réponse ne laissant plus d'ouverture à la conciliation, Seignelai ordonna qu'on recommençât le feu des galiotes. Les batteries du rivage ayant été démontées, les vaisseaux purent s'approcher de plus près, et l'on tira en même temps à boulet rouge sur les maisons qui étaient encore debout. Puis l'on prépara deux débarquements pour une fausse attaque sur le faubourg de Bisagno, et pour une autre plus sérieuse sur celui de San-Pier d'Arena. Le chef d'escadre d'Amfreville, chargé du commandement de la fausse attaque, s'embarqua, à dix heures du soir, avec sept cents hommes, sous l'escorte de trois galères. Il avait ordre de jeter l'alarme du côté de Bisagno en y brûlant quelques maisons, et d'aller, avant le jour, joindre ceux qui formeraient l'attaque de San-Pier d'Arena. La fausse attaque n'eut pas le succès qu'on en attendait; d'Amfreville et un de ses capitaines trouvèrent bien moyen de descendre à terre, en faisant passer leurs chaloupes entre deux écueils; mais ils reconnurent en même temps qu'il serait impossible de faire approcher par là toutes les autres embarcations, et d'opérer la descente de leur détachement. Le tocsin sonnait dans toute la vallée de la Polsevera, et les habitants accouraient en foule pour se joindre aux troupes espagnoles et génoises. D'Amfreville, blessé à la cuisse d'un coup de mousquet, se rembarqua avec ceux qui avaient pu le suivre à terre, sans avoir atteint son but. L'attaque du côté de San-Pier d'Arena réussit mieux. Elle se fit en trois détachements, dont le principal, composé de douze cents hommes, était sous les ordres du jeune Louis de Rochechouart, duc de Mortemart, général des galères en survivance; le second, composé de huit cents hommes, était sous le commandement du lieutenant général de Tourville, et le troisième, de pareil nombre, sous celui du chef d'escadre de Léry. Les chaloupes qui portaient les troupes étaient commandées par les meilleurs officiers mariniers des vaisseaux; elles se distinguaient les unes des autres par des girouettes de différentes

couleurs, pour qu'on pût reconnaître à quel détachement chacune d'elles appartenait. Comme on se proposait d'attaquer un fort qui protégeait le faubourg de San-Pier d'Arena, et comme il y avait des retranchements à faire, on chargea six tartanes de tout ce qui était nécessaire à ce double objet. Dans trois autres tartanes, on mit des haches pour rompre les portes, de la poudre, des bombes et des artifices pour brûler les maisons. Tous ces bâtiments, soutenus par dix galères commandées par le chevalier de Noailles, s'approchèrent de terre un peu avant le jour et en très-bon ordre. Les dix galères firent trois décharges de leurs canons à l'endroit où la descente devait s'opérer, afin d'en écarter les ennemis. Ceux-ci, retranchés derrière une muraille qui bordait le rivage, cherchèrent à repousser le débarquement par un feu soutenu. Ils n'empêchèrent pas toutefois le duc de Mortemart de descendre à terre à la tête des troupes françaises, que les officiers rangeaient par bataillons à mesure qu'elles posaient le pied sur le rivage. Tourville et Léry descendirent aussi, l'un sur la droite et l'autre sur la gauche du duc de Mortemart, et se joignirent bientôt à lui. Tous ensemble marchèrent au retranchement, d'où les ennemis furent chassés; la muraille fut détruite afin qu'elle ne servît pas aux Espagnols et aux Génois lorsque les Français feraient leur retraite. Le fort de San-Pier d'Arena fut abandonné par la petite garnison qui s'y trouvait, aussitôt qu'elle s'aperçut qu'on venait à elle avec des échelles et des pétards. L'ingénieur de Combes, qui était principalement chargé des travaux de la descente, établit une garde au fort, et en fit de même à toutes les rues qui aboutissaient à la mer. Le lieu du rembarquement se trouvant ainsi assuré et couvert, on poussa les ennemis de maison en maison, et on occupa, l'un après l'autre, les postes qu'ils abandonnaient. Les ennemis furent ainsi repoussés jusque hors du faubourg de San-Pier d'Arena. Quelques-uns pourtant restaient encore derrière des halliers, d'où ils faisaient un feu continuel; de Léry, à la tête d'un petit nombre de grenadiers, était allé pour les déloger, quand il fut atteint d'un coup de mousquet au travers du corps, duquel il mourut une demi-heure après. Ce fut une grande perte pour la marine; officier aussi expérimenté que brave, le chevalier Coustagnon de Léry aîné avait eu sa part glorieuse dans presque tous les combats qui s'étaient livrés sur mer de-

puis l'année 1671. Enfin, quand les troupes de débarquement se furent vues complétement maîtresses du faubourg, elles se mirent en devoir d'achever l'œuvre de destruction qui était le but de la descente. Sous la conduite de leurs officiers, les matelots, partie armés de haches, partie chargés d'artifices, de barils de poudre et de bombes, firent irruption dans les maisons et y mirent le feu : le faubourg San-Pier d'Arena fut entièrement consumé; les flammes, poussées par le vent jusqu'au centre de Gênes, semblaient près de ne plus faire de cette superbe et malheureuse cité qu'un amas de cendres et de pierres calcinées. Les Génois ne durent leur reste de salut, dans cette extrémité, qu'à un changement de vent, qui tourna au sud-est. Seignelai, qui était sur un vaisseau assez près de l'attaque, craignant que la mer ne grossît bientôt au point que les troupes de descente ne pussent plus se rembarquer, fit donner avis au duc de Mortemart qu'il était temps de se retirer : la retraite s'opéra en si bon ordre, que l'on ne perdit pas un seul homme dans le rembarquement. Le feu de la flotte continuait cependant; il dura jusqu'à ce qu'il ne restât plus de bombes : dans la première attaque on en avait fait pleuvoir cinq mille, dans la seconde sept mille trois cents. Ce fut le 28 mai que le bombardement cessa. Le duc de Mortemart mit à la voile avec vingt galères pour aller dans les eaux de la Catalogne, et bientôt Duquesne se dirigea du même côté avec dix vaisseaux, après avoir renvoyé les galiotes et fait déposer Seignelai à Toulon. Tourville resta seulement à croiser sur les côtes de Gênes avec une petite escadre, qui lui suffit pour empêcher les bâtiments génois de sortir de leur port.

Cette croisière indiquait assez que Louis XIV n'abandonnait point son dessein de forcer Gênes à la plus entière soumission, et qu'il ne faisait qu'ajourner la reprise du bombardement. Les Génois alors se décidèrent à prier le pape de leur ménager un accommodement avec le roi de France. Louis XIV posa pour condition que le doge, accompagné de quatre sénateurs, viendrait en personne, à Paris, implorer son pardon au nom du sénat; que les Génois congédieraient tout ce qu'il y avait encore d'Espagnols chez eux, et qu'ils réduiraient le nombre de leurs bâtiments de guerre sur l'ancien pied. Il y avait d'autant moins à hésiter de leur part, qu'ils venaient d'être lâche-

ment abandonnés par l'Espagne et l'Empire, qui ne les avaient pas compris dans une trève de vingt années, signée, à Ratisbonne, le 17 août 1684, avec la France, trève glorieuse pour Louis XIV, qui confirmait les traités de Westphalie et de Nimègue dans toutes leurs parties, et laissait de plus, comme garantie, à ce monarque, la possession de Luxembourg.

Le 15 mai 1685, François-Marie-Imperiali Lescaris, doge de Gènes, arriva à Versailles avec quatre sénateurs et une suite nombreuse de gentilshommes et de pages. Louis XIV, qui aimait prodigieusement la représentation, tint à le recevoir avec le plus rigoureux cérémonial. Le doge vint déposer au pied du trône du souverain, qu'environnaient les princes et les courtisans, la soumission de la ville et du sénat de Gènes. Il dit qu'il n'était rien arrivé à ses compatriotes de plus funeste que d'avoir déplu au roi de France, et qu'ils voudraient en effacer le souvenir de sa mémoire comme de celle de tous les hommes. Louis XIV promit à la République génoise le retour de sa bienveillance, et, satisfait dans son orgueil, il se fit un point d'honneur de se montrer généreux sur le reste; il ordonna que les édifices religieux, renversés à Gènes par le bombardement, seraient relevés aux frais de la France. Le doge, durant son séjour à Versailles, fut traité avec les plus grands égards; on le promena à travers toutes les magnificences du palais du grand roi; et c'est alors qu'interrogé sur ce qu'il trouvait de plus extraordinaire en ce lieu, il répondit : « C'est de m'y voir, » mot qui exprime moins de fierté qu'on ne serait tenté de lui en supposer d'abord, et qui rappelle seulement l'ancien usage en vertu duquel les doges de Gènes ne sortaient point de la ville sans perdre aussitôt leur dignité; ce à quoi Louis XIV s'était formellement opposé dans la circonstance, afin de n'avoir pas devant lui un simple particulier, mais le chef véritable de la république soumise. Au reste, sans prétendre justifier l'orgueil de Louis XIV, il ne faudrait point se méprendre sur le caractère de l'État qu'il humiliait : l'insolence, la tyrannie même de l'aristocratie des républiques italiennes ne le cédaient en rien à celles des souverains les plus absolus.

Les hostilités continuèrent, tantôt sous une forme, tantôt sous une autre avec l'Espagne, bien qu'une trève eût été consentie

pour vider les contestations survenues au sujet des prétentions de Louis XIV sur certaines places de Flandres.

Forant, qui venait enfin d'être fait chef d'escadre, croisant, au mois de juin 1686, avec une division navale, dans les parages de l'Espagne, attaqua, à la vue d'un vaisseau anglais, deux galions espagnols, *le San-Carlos* et *le San-Juan*, l'un de 58, l'autre de 64 canons, sortis de Saint-André pour aller à Cadix. Ceux-ci, après un rude combat, vinrent d'abord à bout de s'esquiver à la faveur de la nuit; mais Forant les rattrapa dès le lendemain matin. Se croyant forts, en ce moment, de la présence d'une flotte hollandaise de cinquante-quatre bâtiments, commandée par le comte de Styron, ils parurent disposés à renouveler l'action. Aussitôt le chef d'escadre français arriva hardiment, avec sa petite division, au milieu de la flotte batave, pour savoir de son amiral lui-même quel parti elle allait prendre. Le comte de Styron salua le pavillon blanc de neuf coups de canon, et Forant en rendit sept seulement au pavillon des États. Néanmoins, le chef d'escadre français ne se tenant point encore pour suffisamment certain des bonnes dispositions des Hollandais dont tous les canons étaient détapés, et qui communiquaient continuellement, par des chaloupes, avec les Espagnols, exigea du comte de Styron, en le menaçant d'un abordage immédiat, qu'il s'éloignât sans délai ni plus de réflexion; ce qu'ayant fait l'amiral de Hollande, les Français arrivèrent sur les deux galions d'Espagne dans le dessein de les aborder sans tirer un seul coup de canon. Mais quand on fut à la portée du pistolet, les aumôniers espagnols parurent sur les ponts ennemis, le crucifix à la main; les pavillons furent amenés, les deux galions se rendirent à discrétion et Forant les conduisit en port de France.

La question de salut du pavillon de France était un motif de plus pour entretenir la querelle avec l'Espagne. Un noble breton, Alain-Emmanuel, marquis de Coëtlogon, marin des plus remarquables de son temps et destiné à devenir vice-amiral de France, eut, un des premiers après de Léry, l'occasion d'exiger le salut après la paix de Nimègue. Commandant un bâtiment de 44 canons, il rencontra, entre Gibraltar et Malaga, deux bâtiments espagnols, l'un de la force du sien, l'autre plus fort de douze canons. Il les envoya sommer de saluer le pavillon du roi de

France ; sur le refus qu'ils en firent, il n'hésita pas à les attaquer, et les obligea à profiter de la nuit pour se retirer sous la place de Malaga, sans allumer les feux ordinaires à leurs poupes.

Bientôt après, trois autres marins illustres, également destinés à devenir vice-amiraux, dont l'un venait même d'avoir la survivance de son père en la charge du Ponant, Victor-Marie d'Estrées, Tourville, et Château-Regnault, ayant sous leurs ordres un vaisseau de 54 pièces de canon et deux bâtiments inférieurs, firent rencontre, par le travers d'Alicante, du vice-amiral espagnol Papachim, qui revenait de Naples avec deux vaisseaux beaucoup plus forts que les leurs en canons et surtout en hommes. Députer vers lui une tartane pour demander le salut, est l'affaire d'un instant. Papachim repousse une demande si injurieuse. Mais il n'a pas plutôt répondu, que Tourville et Château-Regnault arrivent sur son vaisseau, lui lâchent leurs bordées et le démâtent, pendant que Victor-Marie d'Estrées, monté sur un bâtiment de 38 pièces de canon, est aux prises avec un autre vaisseau de 74 canons, l'aborde et s'en rend maître. Tourville vient d'aborder, de son côté, l'autre vaisseau du vice-amiral espagnol par le beaupré, le fait capituler, et, comme préliminaires de paix, le force à saluer le pavillon blanc de neuf coups de canon. Tel était à cette époque l'abaissement de l'Espagne, que cette affaire si humiliante, si oppressive, ne fit pas rompre la trêve. L'Espagne attendait, pour ce faire, l'appui d'une coalition européenne. Elle le devait trouver bientôt : car dans ce temps-là même s'ourdissait la fameuse ligue d'Augsbourg, dont le principal moteur était Guillaume, prince d'Orange et stathouder de la Hollande, ennemi infatigable de Louis XIV, et qui sentait d'ailleurs que son importance personnelle avait tout à perdre par la paix, comme elle avait tout à espérer de la guerre. Dès lors Guillaume d'Orange entretenait des relations actives avec l'Angleterre, pour y supplanter Jacques II, dont il était le gendre et qui avait succédé à Charles II, son frère, en 1685. La ligue d'Augsbourg dans laquelle entraient l'empereur, le roi d'Espagne, la république de Hollande, l'électeur de Brandebourg, celui de Bavière, le duc de Savoie, et même indirectement le pape ; cette ligue, qui se tramait dans le même temps que Louis XIV se montrait près d'accorder protection ouverte au roi d'Angleterre, allait mettre fin à la paix de Nimègue si glorieuse

pour la France, mais si agitée, et si lourde à porter pour plusieurs de ceux qui l'avaient signée. Une guerre était sur le point d'éclater, dans laquelle la marine devait tenir une place immense.

L'année 1685 fut aussi celle de la révocation de l'édit de Nantes, édit qui laissait aux Français la liberté de conscience. Cette révocation, que Richelieu n'avait pas demandée à Louis XIII, même après la prise de La Rochelle, fut arrachée à Louis XIV vieillissant par des conseillers coupables devant Dieu, devant les hommes et devant la nation. Elle entraîna l'émigration de beaucoup d'armateurs, de commerçants, qui portèrent leurs richesses et leur industrie à l'étranger, au détriment de la France assez esclave alors de la volonté de son souverain pour lui laisser accomplir un tel acte d'iniquité sans protestation ouverte à l'intérieur. La mesure était d'autant plus odieuse, que rien ne la justifiait et qu'il n'en était pas comme du temps de Richelieu, où les huguenots élevaient puissance contre puissance. Ils ne conspiraient plus ; ils n'étaient plus à craindre ; à peine osaient-ils demander l'égalité de droits ; ils n'allaient pas au delà du maintien de la liberté de servir Dieu à leur manière. La mémoire de Louis XIV devait être à jamais flétrie par la révocation de l'édit de Nantes, acte précurseur d'une seconde enfance de ce monarque et dont l'Angleterre, la Hollande et une partie de l'Allemagne surent tirer un parti immense contre la France, acte qui contenait en germe quelques-uns des plus vigoureux éléments des révolutions à venir. Le grand Duquesne se retira du service, dès le commencement de l'année suivante, et ses quatre fils, protestants comme lui, dont l'un était déjà capitaine de vaisseau, passèrent en Suisse et en Angleterre. Deux de ses neveux, Duquesne-Guiton et Duquesne-Mosnier n'émigrèrent pas. Le vieux Forant n'avait point jugé à propos de s'expatrier de nouveau. C'était peut-être à ce motif qu'il avait dû enfin d'être élevé au grade de chef d'escadre, mais avec cette observation, présentée pour ainsi dire comme une excuse dans la *Gazette de la Cour*, qu'il était le plus ancien des capitaines de vaisseau ; il jouit de ce grade jusqu'à l'année 1692, qui fut celle de sa mort. On toléra donc encore le séjour de quelques protestants en France, tels que Duquesne le père et Forant, en ne leur laissant pas toutefois la faculté de pratiquer leur religion ; mais on fut impitoyable pour leurs restes mortels,

même pour ceux du grand Duquesne, qui avait été placé si haut dans l'estime du cardinal de Richelieu et qui, depuis plus de soixante années de service actif, avait été le soutien et l'honneur de la marine de deux rois de France. Duquesne, malgré sa forte constitution, qui lui promettait un avenir de centenaire, ne put supporter l'exil de ses enfants et de ses coreligionnaires. Il mourut à Paris, le 2 février 1688, dans la soixante-dix-huitième année de son âge. Une sépulture honorable fut refusée à celui à qui l'on devait un monument triomphal; on n'accorda pas même sa dépouille à son fils aîné qui la réclamait avec instance. L'ex-capitaine de vaisseau, Henri Duquesne, protesta contre cette injure faite aux restes de son père, d'abord par une inscription qu'il fit placer dans l'église d'Aubonne, canton de Berne, ensuite par un cénotaphe qu'il fit ériger sur les frontières de Genève et sur lequel on lisait ces mots : « *Duquesne fils à son père. Ce tombeau attend les restes de Duquesne. Son nom est connu sur toutes les mers. Passant, si tu demandes pourquoi les Hollandais ont élevé un monument à Ruyter vaincu, et pourquoi les Français ont refusé une sépulture au vainqueur de Ruyter?.. Ce qui est dû de respect et de crainte à un monarque dont s'étend au loin la puissance m'interdit toute réponse.* » Henri Duquesne persista jusqu'à sa mort, arrivée à Genève en 1722, dans la sévérité de ses principes religieux et publia des écrits dans cet esprit; mais il ne voulut jamais servir contre sa patrie, malgré toutes les sollicitations qu'on lui adressa d'Angleterre et de Hollande pour l'y décider. Il eût été, en France, un digne héritier de son nom. Dans la même année que le grand Duquesne, moururent, coup sur coup, le duc de Vivonne et son fils. Louis-Auguste de Bourbon, prince de Dombes, duc du Maine et d'Aumale, fils légitimé de Louis XIV, recueillit l'héritage maritime des deux Rochechouart, dont il était le très-proche parent par sa mère, Madame de Montespan; il fut fait général des galères à l'âge de dix-huit ans.

Dans l'année 1685 parut l'édit du roi touchant la police des îles de l'Amérique française. Ce n'était autre chose que le *Code noir* élaboré par Colbert, dont on a déjà parlé et dont les dispositions réglaient les devoirs des esclaves envers leurs maîtres, et ceux des maîtres envers leurs esclaves. Dans la même année une

nouvelle compagnie fut créée sous le titre de Compagnie de Guinée, à laquelle on accordait une partie des droits et priviléges dont la compagnie du Sénégal prétendait naguère encore être en possession et auxquels elle ne pouvait suffire.

Un ambassadeur du dey d'Alger avait été introduit à la cour de Louis XIV avant la fin de l'année 1684 ; c'était l'accomplissement du traité arrêté avec Tourville. Pendant ce temps-là les Tripolitains s'étaient mis de nouveau à infester la Méditerranée de leurs courses. Se fatiguant aussi peu de les châtier qu'eux de troubler la sécurité du commerce, Louis XIV ordonna au maréchal et vice-amiral Jean d'Estrées d'aller bombarder Tripoli. La flotte française partit, le 17 juin 1685, de l'île de Lampedouse, et arriva, le 19, devant la ville barbaresque, aux abords maritimes de laquelle croisait déjà le chef d'escadre d'Amfreville avec quelques vaisseaux. On mouilla à environ deux lieues au large de la place ; le fond où l'on était se trouva fort mauvais, et il importait d'en choisir un meilleur. Tourville, toujours entreprenant, proposa d'en aller chercher un, pendant la nuit, jusque sous les murailles de la ville. Il partit en effet sur une chaloupe, au moment où la faible clarté de la lune, en son croissant, était voilée à la fois par l'obscurité de l'heure et par celle des nuages ; il osa s'exposer ainsi jusque sous les murs de Tripoli, prit connaissance du port et trouva un mouillage favorable pour la flotte. Après cette mission remplie avec autant d'habileté que de courage par Tourville, on n'hésita pas à venir se mettre en ligne à une lieue de la place. On ne pouvait découvrir de cet endroit que les murs et les forteresses de Tripoli, ville fort basse aussi bien que toute cette partie des côtes d'Afrique, réputée d'autant plus dangereuse que les navires tripolitains eux-mêmes s'y perdaient souvent, quoi qu'ils dussent bien la connaître. Le mauvais temps ne permit pas de commencer immédiatement l'attaque, mais on ne négligea rien pendant ces jours d'inaction apparente, pour mieux assurer un prochain succès. Chaque nuit on envoyait quelques chaloupes avec des ingénieurs et des officiers généraux pour prendre une connaissance exacte de l'entrée du port et dresser un plan régulier de la place. Le 22 juin, le temps se mit au beau, et l'on se disposa à en profiter. On donna ordre de préparer les galiotes à bombes. Pour qu'elles pussent se haler et s'embosser,

les chaloupes des vaisseaux allèrent mouiller des ancres à portée du canon de Tripoli. Un détachement de plusieurs petits bâtiments fut envoyé pour le service des galiotes qui commencèrent à se haler sur les huit heures du soir. Tourville était chargé du commandement de l'attaque. Il fit poster des bâtiments bien armés à l'entrée du port, pour empêcher les entreprises des ennemis. Les galiotes à bombes, étant arrivées à l'endroit qui leur avait été assigné, commencèrent leur exécution sur les dix heures du soir. Le commissaire général Landouillet, commandant une compagnie de bombardiers et puissamment aidé par l'officier de marine de Pointis, obtint tout le succès que l'on attendait de ces redoutables galiotes à bombes dont on racontait alors par toute l'Europe les effroyables résultats, et qui ne contribuaient pas peu à ajouter à la terreur qu'inspiraient alors les armes de Louis XIV. Les bombes tombaient avec une telle profusion sur les bastions de Tripoli, que bientôt une immobilité et un silence complets succédèrent au bruit du canon dans la place. Il semblait que soldats et habitants se fussent retirés, ou qu'ils n'attendissent plus rien que de l'épuisement des munitions des Français. On continua de bombarder pendant toute la nuit. A six heures du matin, les galiotes se retirèrent après avoir jeté cinq cents bombes ; le soir du 23, les capitaines eurent ordre de les conduire au même lieu d'où elles avaient opéré la nuit précédente ; mais le vent ayant fraîchi, elles ne purent tirer que dans l'après-midi du 24 juin. L'inaction était toujours la même en apparence dans Tripoli, et cependant les bombes y tombaient si juste, que l'on voyait les flammes se déclarer en plusieurs endroits et tourbillonner au-dessus des murailles. Les Tripolitains ne parurent se réveiller qu'au moment où Jean d'Estrées, dans le dessein de battre en brèche leurs murailles, pendant que les galiotes continueraient à faire pleuvoir des bombes, envoya un détachement descendre sur un écueil, voisin d'une portée de mousquet de Tripoli, et s'assurer s'il y avait moyen de dresser une batterie en ce lieu. Le feu que les musulmans tirent alors n'empêcha pas pourtant Landouillet et Pointis de mettre le pied sur l'écueil et d'y prendre toutes les mesures dont on avait besoin, pendant que les chaloupes sondaient dans le port, où elles trouvèrent un bon fond. Quelques détachements d'infanterie et de cavalerie ennemies se

montrèrent sur le rivage comme pour s'opposer à une descente ; mais à la vue des chaloupes armées, ils prirent promptement la fuite. Cependant les bombes ne cessaient pas de ravager la ville ; l'une d'elles éclata au milieu d'un groupe nombreux de peuple, tua d'une manière horrible une trentaine d'individus, et, au spectacle qu'offrirent soudain les membres dispersés de ces malheureux, un cri de soumission fut poussé. Une chaloupe vint à bord de l'amiral, avec le pavillon blanc, et il en sortit un vieillard âgé de quatre-vingt-quatorze ans, qui salua Jean d'Estrées et lui dit qu'il venait de la part du divan de Tripoli avec une mission de paix. L'amiral, au nom du roi de France, exigea et obtint que les Tripolitains payassent cinq cent mille livres et rendissent tous les esclaves chrétiens qu'ils avaient faits, tant ceux de France que ceux de toute autre nation, pris sous l'étendard français. Un traité fut fait en ce sens, qui arrêta de nouveau, pour quelque temps du moins, les déprédations des corsaires de Tripoli.

Mais pendant que l'on venait à bout, d'un côté, des pirates barbaresques, ils recommençaient de l'autre leurs courses avec la plus incorrigible audace. Sur la nouvelle que ceux de Tunis avaient enlevé plusieurs navires du commerce français, Jean d'Estrées se disposa à les en punir. Sa flotte parut devant Tunis, et menaça cette place du sort d'Alger et de Tripoli. Les Tunisiens se soumirent prudemment à la première sommation qui leur en fut faite, payèrent tous les frais de l'armement et remirent en liberté tous leurs esclaves chrétiens.

Ce n'était pas tout : Jean d'Estrées n'était que depuis peu de temps encore de retour en France, quand les Algériens, ceux qui de tous pourtant avaient été le plus souvent châtiés, ne craignirent pas de renouveler leurs attaques contre le commerce français. Aussitôt une escadre est armée à Toulon, et d'Estrées reçoit l'ordre d'aller bombarder et réduire Alger en cendres, pour prouver à ces pirates qu'on ne se lasserait jamais de les réprimer et de les contenir dans leur repaire. L'escadre française arriva devant Alger à la fin de juin 1688, et, le 1er juillet, un nouveau bombardement commença ; il dura seize jours, pendant lesquels plus de dix mille bombes furent lancées sur Alger, où il ne resta pas une seule maison intacte. Cinq vaisseaux algériens furent coulés bas dans le port même ; un autre y fut brûlé. Mais un

débarquement suffisant et bien conduit, et le siége d'Alger comme on en avait eu d'abord le projet, auraient peut-être mieux valu dès lors pour réprimer définitivement les pirates du nord de l'Afrique, et n'auraient pas plus coûté que ces expéditions sans cesse réitérées, qui n'amenaient jamais qu'un résultat du moment. Après cette expédition, Jean d'Estrées ne parut plus à la mer et laissa le soin à son fils de continuer la gloire de sa famille.

Louis XIV venait d'apprendre que sa renommée avait pénétré jusque dans l'Indo-Chine. Dès l'an 1681, le roi de Siam, inspiré à cet égard par un Grec, certains manuscrits disent par un Portugais nommé Constance Phaulkon, devenu son premier ministre, avait fait embarquer un ambassadeur sur *le Soleil-d'Orient*, bâtiment de la compagnie française des Indes; mais ce navire avait péri, corps et biens, sur la côte de Madagascar. Voulant avoir des nouvelles de son ambassade, il en envoya une autre, plus nombreuse, composée de mandarins, en compagnie d'un ancien missionnaire français de la Cochinchine, avec des pouvoirs étendus pour entrer en négociations avec Louis XIV. Cette ambassade n'avait point pour but, comme on l'a souvent écrit, une vaine et ridicule parade suscitée par les flatteurs de Louis XIV; il s'agissait au fond de solliciter l'alliance de la France, comme garantie contre les Hollandais qui ambitionnaient alors de soumettre toutes les Indes-Orientales à leur vaste négoce. La seconde ambassade de Siam arriva en Europe sur un navire anglais et débarqua à Calais dans le mois de novembre 1684; elle fut conduite de là à Paris et à Versailles, et traitée partout, aux frais de la cour, avec une grande magnificence. Elle demanda à Louis XIV des vaisseaux et des troupes pour chasser les Hollandais, et lui offrit en retour des ports et des établissements dans le royaume de Siam. Louis XIV, excité par le zèle religieux qui lui montrait déjà les contrées les plus lointaines soumises à la foi chrétienne par ses soins, se flattant, avec Seignelai, de faire supplanter partout les Hollandais par la compagnie des Indes françaises, et de conquérir pour celle-ci ce qu'ils déniaient aux autres peuples européens, non-seulement le commerce des Indes, mais celui du Siam, du Tonquin, de la Cochinchine, de la Chine et du Japon, résolut de répondre tout d'abord aux avances du souverain asiatique par une ambassade extraordinaire. Le chevalier de Chau-

mont, capitaine de vaisseau, en fut fait le chef; l'abbé de Choisy, quatre missionnaires, six Pères jésuites, en qualité de savants, et plusieurs gentilshommes en firent partie, ainsi que le lieutenant de vaisseau de Forbin, qui obtint d'en être nommé le major. A cette époque, Claude de Forbin, comte de Janson, né le 6 août 1656, au village de Gardane en Provence, commençait à revenir des erreurs, pour ne pas dire des crimes de sa jeunesse qui avaient failli le conduire à une mort flétrissante. Il avait servi d'abord sur les galères de France et sur terre; puis, nommé enseigne de vaisseau, il avait été employé comme tel lors du bombardement d'Alger par Duquesne; plus tard, devenu lieutenant, il avait été chargé de conduire, sur une frégate, le marquis de Torcy complimenter le roi de Portugal au sujet de son avénement au trône. Quand on décida l'ambassade de Siam, ce fut à lui, du moins il le dit dans ses *Mémoires*, que l'on confia le soin de faire armer, à Brest, le bâtiment de 40 canons, *l'Oiseau*, et la frégate de 18 canons, *la Maligne*, que l'on destinait au chevalier de Chaumont et à sa suite. Cette petite division navale, placée sous le commandement du capitaine de Vaudricourt, partit de Brest, le 3 mars 1685, emmenant à la fois et l'ambassade française et les ambassadeurs de Siam. Après un séjour d'une semaine au cap de Bonne-Espérance, où les Hollandais avaient déjà fondé cette riche et magnifique colonie qui devait être plus tard la proie de l'insatiable Angleterre, l'ambassade mouilla à *la Barre de Siam*, qui n'est autre chose qu'un grand banc de vase formé par le dégorgement du Meinam (c'est-à-dire Mère-des-Eaux), à deux lieues de l'embouchure de ce fleuve, sur lequel sont situées l'ancienne et la nouvelle capitale du royaume de Siam. Lorsque les vaisseaux français eurent jeté l'ancre au-dessus de la barre, que des navires d'un certain tonnage peuvent seuls franchir, le chevalier de Chaumont détacha Forbin, avec un missionnaire qui était déjà venu dans le pays, pour aller annoncer son arrivée au roi. Forbin se montra tout d'abord fort désenchanté d'un pays dont il avait ouï dire de loin tant de merveilles, et qui ne lui présentait, en effet, à son entrée, que de petites maisons de cannes, couvertes de feuilles de palmier, des individus assis à terre, ruminant comme des bœufs et n'ayant sur le corps qu'un morceau de toile. La première ville qu'il rencontra fut Bankok, à six lieues au-dessus

de l'embouchure du Meïnam, et qui, maintenant capitale du royaume de Siam, n'était alors que d'une importance secondaire dans le pays. Le missionnaire se rendit seul dans la ville que les Européens ont appelée Siam, du nom de tout le royaume, mais que les Siamois nommaient Youdra, et Forbin rejoignit les bâtiments français. Au bout de six jours, on vit arriver à bord de *l'Oiseau* deux envoyés du roi de Siam, avec un vicaire apostolique nommé de Lano, l'évêque de Mellopolis et l'abbé de Lionne. Après quinze jours de préparatifs, l'ambassade française, ayant remonté à dix-sept lieues au-dessus de l'embouchure du Meïnam, fit son entrée dans Youdra, où le palais du monarque contrastait étrangement, par un certain aspect de splendeur, avec le reste de la ville misérablement bâtie sur un terrain coupé par des canaux et par les bras nombreux du Meïnam. A un signal donné, le mystérieux souverain de Siam parut tout à coup à une fenêtre, portant un grand chapeau pointu, un vêtement couleur de feu et d'or, une riche écharpe, dans laquelle était passé un poignard, et ayant aux mains une multitude de bagues. Le roi étant toujours à la fenêtre, l'ambassadeur français, d'abord assis dehors sur un fauteuil doré que portait une estrade de velours cramoisi, se leva, prononça un discours immédiatement interprété par le premier ministre Constance Phaulkon, et présenta une lettre de Louis XIV dans une coupe d'or placée au bout d'un manche d'or d'environ trois pieds et demi de longueur. Le roi de Siam remarqua Forbin qui, en qualité de major de l'ambassade, était chargé de beaucoup de pourparlers, et témoigna le désir de le garder auprès de lui. Le ministre Constance affermit le prince dans cette idée, et insista auprès de l'ambassadeur pour que son major restât en Siam. Quelques jours après, en effet, Forbin fut installé amiral et général des armées du roi de Siam et reçut le sabre et la veste, marques de sa nouvelle dignité. Le monarque siamois déclara qu'il faisait don au roi de France de l'île de Singor, et se montra disposé à le mettre en possession de Bankok, sur le golfe de Siam, et de Mergui, sur le golfe de Bengale, les deux clefs de son royaume.

Les bâtiments *l'Oiseau* et *la Maligne* furent de retour en France, au mois de juillet 1686, ramenant le chevalier de Chaumont et l'un des missionnaires, le P. Taschard, de la compagnie de Jésus.

Celui-ci, porteur d'un mémoire secret par lequel Constance Phaulkon demandait des vaisseaux et des troupes pour livrer aux Français les principales positions du Siam, mit dans ses intérêts le P. La Chaise, confesseur de Louis XIV, et, sur leurs communes instances, on équipa six bâtiments à Brest, pour conduire une nouvelle ambassade dans ce royaume. Les deux principaux personnages, auxquels on adjoignit quatorze jésuites, se nommaient de La Loubère et de Ceberet. Six cents hommes d'infanterie, commandés par le maréchal de camp des Farges, et un petit corps de bombardiers furent embarqués sur l'escadre dont le capitaine de vaisseau de Vaudricourt était le chef et qui se composait du *Gaillard*, de 44 canons, portant la cornette du commandant supérieur; de *l'Oiseau*, de même force, capitaine Duquesne-Guiton; de la frégate légère *la Maligne*, capitaine Peris; des flûtes *la Loire*, *la Normande* et *le Dromadaire*, capitaines Joyeux, Courcelle et Dandenne. Cette escadre, partie de Brest le 1er mars 1687, arriva à la baie du Meïnam le 27 septembre suivant. Les troupes françaises débarquèrent dans les premiers jours d'octobre et furent en effet mises presque aussitôt en possession de Bankok et de Mergui. Bankok, qui, par le fait de son excellente situation commerciale, devait un jour remplacer Youdra comme capitale, aurait pu servir aux Français d'entrepôt pour toutes les opérations qu'ils eussent voulu faire à la Chine, aux Philippines, et dans tout l'est de l'Inde; le port de Mergui, que possède maintenant l'Angleterre, leur donnait de grandes facilités pour la côte de Coromandel, et surtout pour le Bengale : il leur assurait une communication avantageuse avec le Pégu et d'autres royaumes d'Asie. Enfin, quoi qu'en ait pu dire Forbin, les positions accordées aux Français dans le royaume de Siam auraient pu être d'un beau produit commercial pour le présent, et d'un grand résultat politique pour l'avenir. Malheureusement, les officiers, les soldats, les facteurs eux-mêmes de la compagnie des Indes envoyés de ce côté, entendaient peu ou rien au commerce; et les jésuites ne songeaient qu'à convertir et à dominer par la religion. Des églises furent bâties avant qu'il y eût des chrétiens pour les fréquenter; des maisons religieuses furent fondées, qui révoltèrent tout d'abord les Talapoins, espèces de moines siamois prêchant au peuple des dogmes fort peu en rapport avec ceux

du Christ. Les Siamois, peuple efféminé d'ailleurs, mais ayant pour lui l'immense supériorité du nombre, ne tardèrent pas à se soulever contre les Français.

Dans l'intervalle des deux expéditions, Forbin, élevé par le roi de Siam à la dignité d'opra-sac-di-son-craam, ce qui signifiait une divinité qui a toutes les lumières et toute l'expérience imaginables pour la guerre, s'était occupé à dresser les troupes siamoises à l'européenne et à faire quelques expéditions contre les Macassars, pirates de la mer des Indes, qui, à la suite de l'hospitalité que le roi de Siam avait donnée à trois cents d'entre eux, poursuivis par les Hollandais, avaient jeté le trouble dans le royaume. Mais bientôt, fatigué de ses démêlés avec le ministre Constance Phaulkon, et surtout préférant les plaisirs de la France à ses grandeurs dans le Siam, Forbin, qui n'était venu chercher dans ce pays qu'une aventure de plus, n'avait pas attendu l'arrivée de la nouvelle ambassade de Louis XIV pour quitter cette contrée; prétextant de sa santé, il avait obtenu un congé et s'était embarqué pour Pondichéry sur un bâtiment de la compagnie des Indes. Homme étrange, assemblage inconséquent de déshonnêteté et de désintéressement, de petitesse et de grandeur, portant sur son visage la superbe de son cœur, injuste envers ses émules de gloire, particulièrement envers Jean Bart, mais hardi marin, en qui on devait reconnaître bientôt la tête d'un général et la main d'un soldat : tel apparaît Forbin, dès ses débuts.

Le 3 janvier 1688, l'escadre de Vaudricourt, moins la flûte *la Normande*, quitta les mouillages de Siam, relâcha à Pondichéry où le lieutenant de vaisseau, ex-généralissime du roi de Siam, Forbin, profita de sa présence pour s'embarquer, et arriva à Brest le 25 juillet de la même année. Sans attendre son retour, le cabinet de Versailles avait envoyé au Siam un nouveau vaisseau, *l'Oriflamme*, de 48 canons, capitaine de Lestrille, qui, à son arrivée, trouva ce royaume dans une complète révolution, dont le chef était le mandarin Opra-Pitracha, ennemi déclaré de Constance Phaulkon et de la domination étrangère. La mort du roi qui avait naguère appelé les Français, et l'avénement d'un nouveau souverain de la personne duquel Opra-Pitracha s'empara pour la diriger, ruinèrent tout le crédit de Constance et furent le signal de la perte entière des missionnaires, ainsi que de l'expul-

sion des étrangers. Le maréchal de camp des Farges à Bankok et le commandant de Bruant à Mergui se défendirent, par la force, avec une poignée d'hommes, pendant plusieurs mois. Constance, qui s'était retiré à Bankok, les officiers de Beauchamp, de Fretteville, des Farges jeune et l'ingénieur Bercy, osèrent se rendre à Youdra pour arracher le nouveau souverain du Siam à l'influence ou au pouvoir d'Opra-Pitracha; mais celui-ci arrêta Constance de sa main, se saisit des officiers qui l'accompagnaient et les fit tous jeter en prison. Un affreux massacre des chrétiens, particulièrement des missionnaires, eut lieu presque en même temps. Dès lors, le maréchal de camp des Farges ne songea plus qu'à négocier pour se retirer, sans trop de pertes de ses soldats pressés par la famine au milieu de populations ennemies; il ne demanda plus que des bâtiments pour s'embarquer avec son monde. Opra-Pitracha, qui avait hâte de le voir partir, lui en accorda et se prêta même à toutes les autres capitulations que les Français mettaient pour condition à leur retraite. Des Farges, avec la garnison de Bankok, arriva, dans le courant de février 1689, à Pondichéry, et y trouva le commandant de Bruant qui, de son côté, avait abandonné Mergui aux populations indigènes du Siam. Les derniers des missionnaires français restés au Siam confessèrent leur foi jusqu'à la fin et périrent jusqu'au dernier dans les tortures et le martyre. Les courtisans de Louis XIV trouvèrent encore le moyen de couvrir le deuil sanglant de cette lointaine expédition sous le faste de l'ambassade qui en avait été l'origine; on ne parla que du début et l'on compta ainsi faire oublier la fin.

La paix de Nimègue n'avait pas interrompu entièrement, malgré les ordres exprès de Louis XIV, les expéditions des flibustiers de la Tortue et de la côte de Saint-Domingue. Grammont avait fait une descente à la Guyara, dans le Venezuela, sur la mer des Antilles, et en avait enlevé le gouverneur et la garnison. Les flibustiers, au nombre de douze cents, avaient ensuite formé le projet de faire une entreprise bien autrement importante. L'auteur en était Van Horn, natif d'Ostende, mais qui ne se tenait point pour étranger, ayant passé toute sa vie parmi les Français. Homme d'une intrépidité féroce qui ne permettait pas un signe de faiblesse à ses compagnons, dans l'ardeur du combat il parcourait son vaisseau, observait ses gens l'un après l'autre, et si l'un d'eux faisait

un mouvement de crainte au bruit imprévu du canon, du pistolet ou du fusil, il le tuait sur la place. Cette discipline expéditive l'avait rendu la terreur des lâches et l'idole des braves. Du reste, généreux avec ses camarades, il leur distribuait de grand cœur la plus large part du butin. Ordinairement il faisait seul la course avec une frégate qui lui appartenait. Mais cette fois, en raison de l'importance du but, il avait appelé à lui plusieurs des plus célèbres *Frères de la Côte* : Grammont, Godefroi, Jonqué et Laurent de Graff, Hollandais, dont la redoutable réputation n'était surpassée par celle d'aucun autre. On partit sur six bâtiments pour la Vera-Cruz, au Mexique. Le débarquement se fit à la faveur des ténèbres, à trois lieues de la place, où les flibustiers arrivèrent sans s'être laissé découvrir. Le gouverneur, le fort, les casernes, les postes importants, tout ce qui eût pu faire quelque résistance était emporté lorsque le jour parut. Les habitants, hommes, femmes, enfants, furent enfermés dans les églises, où ils s'étaient réfugiés. A la porte de chaque temple, les farouches vainqueurs avaient roulé des barils de poudre : un d'entre eux s'y tenait la mèche allumée pour faire sauter l'édifice et ceux qui s'y trouvaient, au moindre indice de soulèvement. Pendant que l'on tenait ainsi la ville dans la consternation, elle fut pillée à loisir. Quand ils eurent embarqué tout ce qu'elle contenait de plus riche, les flibustiers exigèrent encore que les prisonniers enfermés par eux dans les églises rachetassent leur vie et leur liberté par une contribution de dix millions de livres. Les malheureux captifs, qui n'avaient ni bu ni mangé depuis trois jours, acceptèrent avec joie la proposition. La moitié de la somme fut payée, le jour même, dans la ville. Les flibustiers attendaient l'autre moitié qui devait venir de l'intérieur des terres, lorsqu'ils aperçurent, sur les hauteurs, un corps considérable de troupes, et, près du port de la Vera-Cruz, une flotte de dix-sept vaisseaux qui arrivait d'Europe. A cet aspect, les Frères de la Côte ne s'étonnent point; ils se retirent tranquillement, emmenant avec eux quinze cents esclaves comme dédommagement de la somme qu'ils attendaient, et dont ils renvoyèrent la liquidation à un temps plus opportun. Leur retraite fut brillante et audacieuse : ils passèrent fièrement, avec leurs six navires, au milieu de la flotte espagnole, qu'ils défiaient encore, et qui n'osa pas tirer un coup de canon, tant elle craignait même

d'être attaquée et battue! Toutefois les flibustiers eurent plus de difficulté à s'entendre entre eux qu'avec les Espagnols; et quand on en fut à délibérer sur ce que l'on ferait des quinze cents prisonniers, Van Horn et Laurent de Graff en vinrent aux mains. Le premier y perdit la vie, et laissa sa frégate en héritage à Grammont.

Comme les flibustiers étaient de retour à Saint-Domingue, on aperçut un vaisseau anglais de 30 pièces de canon qui croisait dans le canal entre le Port-de-Paix et la Tortue. On en avertit le gouverneur, nommé de Franquenai, qui commandait alors pour le roi dans les deux îles. Franquenai, craignant que les Anglais, malgré la paix, ne cherchassent à faire quelque descente, envoya une chaloupe pour savoir du capitaine ce qu'il demandait. L'Anglais répondit qu'il se promenait, que la mer était libre, et qu'il n'avait sur cela aucun compte à rendre. La réponse était fière, mais la réplique ne le fut pas moins, et ne se fit pas attendre. Ce fut Grammont que l'on chargea, avec sa frégate, de déranger le capitaine anglais dans ses promenades sentimentales. Il cingle vers le vaisseau étranger, lui lance les grappins, l'accroche en un clin d'œil, et, à la tête de ses flibustiers, il saute sur le pont. Le combat dura peu : tous les Anglais furent passés au fil de l'épée, moins le capitaine, que l'on conduisit au Cap avec son vaisseau.

Laurent de Graff, Jonqué et le fameux Michel Basque s'étaient, de leur côté, remis en mer. Le gouverneur espagnol de Carthagène, en Amérique, ayant appris qu'ils croisaient autour de son port, envoya contre eux deux frégates, l'une de 48 pièces de canon, l'autre de 40, et un bâtiment portant douze pierriers et six canons; il avait donné ordre aux commandants de ces vaisseaux de lui amener les trois flibustiers, morts ou vifs. Laurent de Graff, Jonqué et le Basque montaient chacun un navire fort inférieur à ceux des Espagnols. Dès qu'ils aperçurent leurs ennemis, ils allèrent au-devant d'eux, les abordèrent, et, après un combat d'une heure et demie, ils les enlevèrent. Tout ce qui n'avait pas été tué dans l'action fut dédaigneusement renvoyé à terre, et les flibustiers chargèrent ceux qu'ils relâchaient d'une lettre pour le gouverneur de Carthagène. Par cette singulière missive, ils le remerciaient de leur avoir procuré de si bonnes prises, ajou-

tant que jamais secours ne leur était venu si à propos, dans le mauvais état où se trouvaient leurs propres navires; et que s'il avait encore quelques bons vaisseaux dont il lui plût de se défaire, ils les attendraient pendant quinze jours; mais qu'il ne manquât pas d'y mettre beaucoup d'argent, dont ils avaient pour l'instant besoin, sinon qu'ils ne feraient quartier à personne. Les quinze jours se passèrent, comme bien on pense, sans réponse.

Grammont, fatigué de quelques mois de repos, proposa ensuite, avec l'entraînante éloquence qui lui était propre, une expédition contre Campèche, ville et port du Mexique dans le Yucatan. Dès qu'on sut qu'il allait armer, mille frères se levèrent autour de lui. Grammont avait l'art de captiver; les vices de sa jeunesse, qui l'avaient jeté dans un si aventureux métier, ne lui avaient point enlevé la grâce, la politesse, la noblesse même des formes et du langage; et une brillante valeur, jointe à ces qualités, en avait fait le héros et l'idole des flibustiers français. Le gouverneur de Saint-Domingue, qui, d'après les justes et sages traditions laissées par son prédécesseur d'Ogeron, voulait transformer les flibustiers en habitants sédentaires, essaya de mettre obstacle à l'expédition projetée : il en interdit l'exécution au nom du roi. Grammont, qui avait plus d'esprit, mais non pas plus de docilité que ses pareils, demanda comment Louis XIV pouvait désapprouver un dessein qu'il ignorait, et dont la résolution n'était prise que depuis peu de jours. Cette question charma tous les flibustiers, qui s'embarquèrent sans délai pour aller attaquer Campèche. Le débarquement se fit sans résistance. Grammont, assailli à quelque distance du rivage par huit cents Espagnols, les battit et les poursuivit jusqu'à la ville. Il y entra avec eux, et tourna contre la citadelle les premiers canons qu'il rencontra. Cette artillerie ne produisant aucun effet, Grammont cherchait quelque stratagème pour se rendre maître de la place, lorsqu'il apprit qu'elle était abandonnée. Il n'y était resté qu'un canonnier, un Anglais, et un officier plein d'honneur qui avait mieux aimé s'exposer à tout que de fuir lâchement comme les autres. Grammont le reçut avec une grande distinction de manières, le complimenta sur son courage personnel, lui fit rendre tout ce qui lui appartenait, le combla en outre de magnifiques présents,

et le renvoya généreusement en le priant de vouloir bien garder son souvenir : tant l'honneur, le courage et la fidélité conservent d'ascendant sur ceux-là mêmes qui semblent violer tous les droits de la société. Les flibustiers employèrent deux mois entiers à fouiller tous les environs de la ville, à douze ou quinze lieues autour, enlevant tout ce que les fuyards s'étaient flattés, mais en vain, de sauver. Lorsqu'ils eurent embarqué toutes les richesses trouvées, soit au dedans, soit au dehors de la place, les flibustiers proposèrent au gouverneur de la province, qui tenait la campagne avec neuf cents hommes, de racheter sa capitale. Son refus causa la destruction de la forteresse et l'incendie de la ville. C'était justement la Saint-Louis; en zélés serviteurs, les Frères de la Côte, sur la proposition du noble Grammont, voulurent célébrer à leur manière la fête du roi. Dans les transports du patriotisme et de l'amour national pour le prince, ils firent un immense feu de joie d'un million de bois de Campêche, qui formait une riche portion de leur butin, et qui porta leur folle ivresse jusqu'aux cieux. Ils reprirent ensuite la route de Saint-Domingue.

Vers la fin de l'année 1684, nombre de flibustiers, ne trouvant plus l'Atlantique assez riche, étaient passés dans la mer du Sud, les uns par le détroit de Magellan, les autres par l'isthme de Panama. Ceux-ci s'étant jetés dans les premiers bateaux qu'ils avaient trouvés à la côte, étaient allés en cet équipage à la conquête de plusieurs navires; puis, avec ces navires, ils avaient enlevé des vaisseaux de guerre. Les flibustiers firent alors des îles Galapagos (des Tortues), situées sous l'équateur, à cent quarante lieues de la côte du Pérou, leur quartier général, et interrompirent pendant sept ans la navigation des Espagnols dans la mer du Sud. Le Pérou devint l'objet de leurs principales expéditions. Si leur intrépide férocité avait été dirigée par un homme habile et d'autorité vers un but unique, c'en était fait pour l'Espagne de sa plus riche colonie; mais leur caractère s'opposait invinciblement à une direction suivie. Ils surprirent ou forcèrent quinze villes de la côte occidentale d'Amérique, et entre autres, Léon, la Nouvelle-Ségovie et Guayaquil. Les plus fameux des flibustiers français qui s'étaient rendus dans la mer du Sud avaient nom Grognier, l'Escuyer, David, Picard, Le Sage, Rose, Des-

marais, et Raveneau de Lussan, jeune Parisien de dix-huit ans environ, qui devait être l'historien de cette incroyable expédition. Un jour que Grognier revenait d'une de ses rapides expéditions, il trouva un défilé où il devait passer occupé par des bataillons retranchés, qui offraient de ne pas troubler sa retraite, s'il consentait à relâcher ses prisonniers. « Mes prisonniers, dit-il, il faut couper leurs chaînes à coups de sabre; quant au passage, mon épée l'ouvrira. » Cette réponse lui valut une victoire, et il continua paisiblement sa marche. C'est ainsi que les Espagnols, trouvant leur perte dans l'amas même de leurs richesses, plus abrutis que les esclaves qu'ils avaient si longtemps foulés aux pieds, expiaient la conquête du Nouveau-Monde si atrocement accomplie par eux; c'est ainsi que les vengeances célestes s'étendaient sur leurs fronts avilis, par la main de ces aventuriers plus braves, mais non pas plus impitoyables qu'eux.

Ayant jeté la terreur sur toute la côte occidentale de l'Amérique, et s'y étant gorgés des dépouilles de quinze villes florissantes, les flibustiers songèrent, après la prise de Guayaquil, à rentrer dans l'Atlantique, craignant, en raison de leur petit nombre, de s'anéantir jusque dans leurs exploits les plus inouïs. David, avec quelques Frères de la Côte, se sépara de la plus grande partie de ses compagnons pour repasser le détroit de Magellan. D'autres, parmi lesquels se trouvait Raveneau de Lussan, avaient des embarcations si mauvaises, qu'ils ne jugèrent pas à propos de le suivre, et résolurent de se frayer un chemin à travers le continent. Après avoir pris Tehuantepec, ville accompagnée de huit faubourgs sur la baie du même nom, ils firent quatre compagnies qui donnaient ensemble le nombre de deux cent quatre-vingts hommes; on devait tirer tous les matins dix de ceux-ci par compagnie pour composer la troupe des enfants perdus. Le 1er janvier 1688, les flibustiers, ayant côtoyé l'Amérique centrale, abordèrent définitivement avec des pirogues auxquelles ils mirent ensuite le feu, et prirent le chemin de la Nouvelle-Ségovie. Ce qui se passa dès lors semble tenir du roman, et l'on se sent comme obligé, en le rapportant, de se dégager de toute espèce de style, pour laisser à la narration le caractère de l'histoire qui lui appartient réellement.

Après quelques heures de marche, les aventuriers entrèrent

dans une hôtellerie isolée au milieu de la campagne. Tout y était désert ; mais ils trouvèrent sur une table une lettre à leur adresse, écrite par les Espagnols, et ainsi conçue : « Nous sommes ravis que vous ayez choisi notre province pour repasser dans votre pays ; mais nous sommes désolés que vous ne soyez pas plus chargés d'argent ; si toutefois vous avez besoin de mules pour porter celui qui vous reste, nous vous en fournirons. Nous espérons avoir bientôt le général français Gronier, et nous vous laissons à penser ce qui sera des soldats. » Les Espagnols ignoraient, en effet, que le capitaine ou général Gronier, peu importe quand il s'agit des flibustiers, était mort des suites d'une blessure reçue à la prise de Guayaquil ; mais il y avait là des gens capables de le remplacer, et entre autres de Lussan, qui fut, dans toute cette expédition, d'un grand secours à ses compagnons. Dès le lendemain de leur marche, les flibustiers rencontrèrent une embuscade, que les enfants perdus délogèrent tout d'abord. Le troisième jour, c'en fut une autre, dont ils eurent pareillement raison. Cependant, ils manquaient de vivres et étaient continuellement obligés de gravir sur les montagnes, où un brouillard épais et glacial les enveloppait, jusqu'à ce qu'au milieu de la journée une chaleur extrême succédât sans transition à ce froid, dont on ne ressentait pas d'ailleurs l'effet dans la plaine. Après quarante lieues de courses si pénibles et de luttes incessantes, ils passèrent sous la Nouvelle-Ségovie, aux environs de laquelle il leur fallut renverser une série de barricades dressées dans tous les défilés par les Espagnols. Ceux-ci, lâches et fanfarons, les menaçaient du haut des montagnes, en brandissant leurs sabres comme des enfants, mais sans oser descendre. Toute la population, à trente lieues à la ronde, était en mouvement pour disputer le passage à moins de trois cents hommes harassés, épuisés, et cela dans des défilés où il aurait suffi de quelques braves pour arrêter une grande armée. C'était de Lussan qui dirigeait la petite troupe, et ce fut à son habileté que l'on dut, dans une affaire importante, de forcer les retranchements des Espagnols, qui perdirent leur général. Les flibustiers célébrèrent leur victoire en entonnant, selon leur coutume, un immense *Te Deum !* Une des quatre compagnies qui n'avait point donné dans cette action, et qui suivait par un autre chemin, reçut l'avis mensonger que les trois autres

avaient été obligées de se rendre lors de l'attaque du retranchement, et qu'elle n'avait rien de mieux à faire que de les imiter, son courage ne devant point la sauver du nombre. Les flibustiers répondirent en ces termes à l'officier espagnol qui était venu vers eux en parlementaire et les avait harangués du haut d'une éminence : « Quand vous auriez assez de forces pour faire périr les deux tiers de ce que nous sommes, vous auriez encore affaire à l'autre; et n'y en eût-il plus qu'un seul de reste, il se battrait encore contre vous tous. Lorsque nous avons mis pied à terre en quittant la mer du Sud, nous nous sommes tous déterminés de passer ou de périr; et quand vous seriez autant d'Espagnols comme il y a de brins d'herbe dans cette savane, nous ne vous craindrions point; et vous ne passerez toujours dans notre estime que pour des lâches; et malgré vous, nous passerons et irons où nous voulons aller. »

Bientôt la nouvelle de la victoire de leurs camarades arriva aux flibustiers isolés. Soudain la compagnie attaque l'ennemi, l'enfonce l'épée à la main, et ajoute aux triomphes passés un triomphe nouveau, qui ne lui coûte qu'un homme tué et deux blessés. Après avoir renversé encore d'autres retranchements, les quatre compagnies, s'étant rejointes, arrivèrent, le seizième jour de leur marche, sur les bords d'une rivière qui était espérée comme l'unique et dernière chance de salut, mais sur laquelle on eut les plus grands et les plus nombreux dangers à courir. Il est vrai que les obstacles vinrent dès lors presque tous de la nature. Cette rivière prend sa source aux montagnes de Ségovie, dans l'Amérique centrale, d'où après avoir coulé pendant la moitié de son cours, avec la rapidité d'un torrent, parmi d'énormes rochers, d'effroyables précipices, et formé jusqu'à cent chutes, elle vient se décharger dans la mer des Antilles, près du cap Gracias-a-Dios. Les sauts qui en brisent si fréquemment le cours l'auraient rendue impraticable aux flibustiers, si, au-dessus de chaque, ils n'avaient trouvé une espèce de petit lac d'eau paisible, où ils pouvaient s'arrêter, et d'où ils transportaient par terre, jusqu'au dessous de la chute, une singulière embarcation appelée *piperi*. Celle-ci n'était autre chose que quatre ou cinq troncs d'un bois fort léger et flottant appelé mahot d'herbes, dont on enlevait l'écorce, et qu'on attachait les uns aux autres avec quelques-

unes de ces lianes qui encombrent, de la base au sommet, les forêts vierges de l'Amérique. La position la plus commode, ou du moins la plus sûre que les flibustiers trouvèrent pour naviguer sur les *piperis*, ce fut de s'y tenir debout; encore enfonçait-on de deux ou trois pieds dans la rivière et avait-on de l'eau jusqu'à la ceinture; la nécessité de faire les *piperis* extrêmement petits, afin qu'ils pussent glisser partout entre les rochers de la rivière, très-rapprochés les uns des autres, ne permettait pas à plus de deux personnes de se placer sur chaque embarcation. Le corps de la flottille ne tarda pas à être construit : les agrès furent moins longs encore à préparer; ils consistaient uniquement dans de longues perches que l'on devait avoir en main pour se soutenir contre le courant, et se garantir d'être emporté avec trop de violence sur les rochers ou dans les précipices; et ce moyen, le seul que les flibustiers eussent à leur disposition, ne les garantit pas tous de la mort sur les écueils et dans les abîmes. Souvent ensevelis sous leurs *piperis*, dans l'écume et le tourbillonnement des eaux, les flibustiers durent se lier par le milieu du corps à leurs barques de bois flottant pour revenir avec elles sur les eaux. Après s'être laissé glisser de cette manière sur tout le cours accidenté du fleuve, non sans avoir eu à lutter plus d'une fois avec les Indiens, et non sans avoir eu une peine extrême à se procurer leur nourriture, ces hommes intrépides arrivèrent à soixante lieues environ de la mer; et la rivière ne présentant plus désormais aucune chute, les uns construisirent un canot dans lequel ils poursuivirent leur route, les autres la continuèrent sans changer d'embarcation. Le 9 mars 1688, ceux qui accompagnaient Lussan entrèrent dans la mer des Antilles, au cap Gracias-a-Dios. Un navire anglais en reçut quatre-vingts, qu'il transporta à la côte française de Saint-Domingue, où ils arrivèrent le 8 avril. Ils donnèrent avis que leurs camarades s'étaient retirés dans une île de la baie de Honduras, pour y subsister, en attendant une occasion favorable de rejoindre leurs frères. Le gouverneur de Saint-Domingue envoya aussitôt ordre à Laurent de Graff d'armer un navire pour les aller chercher; mais, pendant que ce navire attendait encore un vent propice, quarante-deux des aventuriers arrivèrent sur un navire anglais, et soixante autres les suivirent de près. Il en restait encore quatre-vingt-dix, que l'on ne comp-

tait pas revoir à Saint-Domingue, au moins de sitôt, parce qu'ils avaient joué et perdu leur butin. Effectivement, la plupart ne retournèrent jamais dans la colonie.

Les aventures des cinquante-cinq autres flibustiers, qui avaient tourné du côté de la Californie, sont presque aussi extraordinaires que celles qu'on vient de lire. Arrivés à l'entrée de la mer Vermeille, ils prirent terre sur trois petites îles qu'on appelle les Trois-Maries, et qui n'étaient pas habitées, dans l'espoir de pénétrer de là dans le Nouveau-Mexique. Ils y restèrent quatre ans entiers, manquant pour ainsi dire de tout, et sans pouvoir jamais entreprendre de débarquer sur la grande presqu'île voisine, en raison de l'extrême infériorité de leurs forces. Enfin, ils résolurent de retourner en arrière, et d'aller chercher leurs camarades dans la mer du Sud. Ils ne les y trouvèrent point, et, après s'être assemblés sur l'île Juan Fernandès, dans les passages du Chili, et y avoir fait entre eux le partage de leur butin, ils poussèrent jusqu'au détroit de Magellan, avec l'intention de rentrer dans l'Atlantique. Ils avaient fait ainsi deux mille lieues dans des pirogues contre le vent, et ils étaient déjà engagés dans le détroit, quand vingt-trois de ces aventuriers, qui venaient de perdre leur part au jeu, se sentant pris de honte d'être réduits à reparaître les mains vides à Saint-Domingue, rebroussèrent tout à coup chemin pour aller au Pérou. Ils y enlevèrent cinq riches vaisseaux; mais un, entre autres, au port d'Arica, qui était chargé d'argent nouvellement extrait des fameuses mines du Potose; ils se partagèrent deux millions qui s'y trouvaient, et, abandonnant les quatre autres bâtiments, ils appareillèrent sur celui-ci pour repasser dans l'Atlantique. Mais leur vaisseau échoua dans le détroit de Magellan, où ils restèrent dix mois entiers occupés à construire deux barques avec ses débris, et à sauver le plus qu'ils purent des richesses qu'ils avaient naguère enlevées. Ils revinrent ensuite le long de la côte orientale de l'Amérique du Sud jusqu'à l'île de Cayenne, où plusieurs s'établirent; d'autres allèrent se fixer aux îles de l'Amérique et à Saint-Domingue. Quatre ou cinq, parmi lesquels un nommé Macerty, dont on aura bientôt occasion de reparler, passèrent en France, munis de quelques mémoires qu'ils avaient, dit-on, enlevés aux Espagnols et qu'ils donnaient comme étant d'eux, pour y faire bruit de leur

expédition dans des mers où les vaisseaux du roi n'étaient pas encore allés, et pour engager le gouvernement à y porter quelque entreprise, dont on leur confierait en partie la conduite.

Enfin un des capitaines flibustiers, Lesage, qui, avec deux cents hommes, avait pris la route du détroit de Magellan, eut aussi ses aventures, et fut même le plus heureux de tous. N'ayant pu passer le détroit, parce qu'il y arriva dans une saison trop avancée, il prit le parti d'aller croiser le long des côtes d'Afrique, et tira de cette expédition nombre de captures importantes qui, pendant deux ans, l'entretinrent dans l'abondance de toutes choses; il en fit une entre autres dont le seul produit mit ses compagnons et lui dans l'opulence. C'était un vaisseau venant des grandes Indes, dans lequel il y avait une très-grande quantité de poudre d'or. Il appartenait à un jeune Hollandais qui, après s'être fiancé dans son pays, avait voulu faire ce lointain voyage pour assurer un riche douaire à sa future. Lesage, après cette prise importante, quitta les eaux de l'Afrique, et se rendit à l'île de Cayenne, d'où la plupart de ceux qui l'accompagnaient repassèrent peu de temps après à Saint-Domingue.

Le gouverneur de la partie française de cette île, nommé de Cussi, ne savait trop s'il devait être satisfait ou mécontent du retour des flibustiers qui avaient couru la mer du Sud. Ces hommes peu disciplinables, quoique rendant d'immenses services en temps de guerre, entravaient souvent les plans de régularisation que l'on avait sur la colonie. Toutefois on faisait de grands efforts pour fixer à Saint-Domingue les flibustiers en général. Seignelai écrivait au gouverneur qu'il fallait les ménager, conserver avec soin ce corps dont on pouvait tirer, dans l'occasion, d'éminents services, mais qu'en même temps il était indispensable de mettre un frein à ses courses désordonnées. Le ministre avait ses raisons d'ailleurs pour désirer qu'on retînt les flibustiers à Saint-Domingue; car, dans ce temps-là, on songeait sérieusement à se rendre maître, avec leur concours, de la partie espagnole de l'île. C'est dans ce but que, pour se les attacher par les chefs qui avaient le plus d'influence sur eux, on expédia de Versailles des brevets de lieutenants du roi à Grammont et à Laurent de Graff. Le projet du gouverneur français de Saint-Domingue était de donner au premier le commandement de la côte sud; mais

Grammont y mit lui-même un obstacle immédiat. Sur l'avis qu'il eut de l'honneur qui lui était fait par le roi, il s'avisa de vouloir clore la série de ses aventures par une dernière et mémorable course. En conséquence, il arma un navire et partit avec cent quatre-vingts hommes des plus décidés; mais c'est tout ce qu'on en sut : car jamais depuis on n'entendit parler de ce qu'étaient devenus le fameux Grammont et ses compagnons. Laurent de Graff était en mer, lorsque son brevet arriva à Saint-Domingue; il le trouva à son retour. Dès lors il sembla régulariser sa vie, et les Espagnols furent délivrés de leur plus terrible ennemi. Mais la colonie française ne gagna point à cette transformation tout ce qu'elle en avait espéré : Laurent de Graff, dans son commandement réglé, ne fut pas beaucoup au-dessus d'un homme vulgaire. Tel est le sort, en général, des natures que l'on déplace.

Quoique la Louisiane parût, dès cette époque, d'un grand intérêt, tant parce qu'elle mettait, par les rivières et les fleuves du centre de l'Amérique septentrionale, le Canada en communication avec le golfe du Mexique, que parce qu'elle pouvait, un jour à venir, prendre à revers les établissements anglais de la côte orientale et les établissements espagnols de la côte occidentale, et parce qu'enfin elle offrait dès le premier coup d'œil, sur tous les bords de ses magnifiques cours d'eau, une végétation admirable, même sans culture, néanmoins elle ne présentait pas même encore, et ne pouvait présenter l'ébauche d'une colonie. Les trois à quatre forts construits par La Sale et de Tonti, depuis le haut du Niagara jusque chez les Illinois et les Natchez, n'avaient droit de compter que comme des échelles pour poursuivre la découverte des deux côtés du Mississipi, en attendant la colonisation. Pour atteindre ce but promptement, le meilleur moyen était de connaître, non plus par terre, mais par mer, les bouches du fleuve que La Sale avait descendu. C'était à quoi tendaient, depuis lors, les efforts incessants de cet intrépide Rouennais. Dans son violent désir de ne pas laisser à un autre l'honneur d'achever d'un côté ce qu'il avait si bien commencé de l'autre, il était allé en France dès l'année même de son retour à Québec, pour faire part au ministre Seignelai de ses intentions, et lui demander les moyens, non-seulement de chercher par mer l'embouchure du Mississipi, mais encore d'y faire un établissement. Le ministre comprit La

Sale quoiqu'on eût essayé de le desservir auprès de lui, et lui donna un bâtiment de guerre d'environ 40 canons, nommé *le Joly* sous les ordres du capitaine de Beaujeu, pour le joindre à une frégate légère de 6 canons nommée *la Belle*, présent que le roi faisait en propre, à une flûte de trois cents tonneaux, nommée *l'Aimable*, appartenant à un armateur de La Rochelle, et à un autre petit navire nommé *le Saint-François*, qui était frété pour Saint-Domingue. Le tout fut chargé de quatre à cinq cents soldats et colonisateurs, dont le choix n'avait pas été d'ailleurs assez sévèrement fait. Parti de La Rochelle le 24 juillet, puis, le 1er août 1684, de Rochefort, où l'on s'était vu obligé de relâcher, La Sale n'eut que des contrariétés à éprouver de la part de Beaujeu; il en tomba malade de chagrin durant le trajet jusqu'à Saint-Domingue. Près de cette île, Beaujeu laissa même enlever un des bâtiments de la petite escadre par les Espagnols, et s'obstina à ne pas aborder au Port-de-Paix, où se trouvait alors le gouverneur français. Tout se réunit pour faire présager de tristes résultats à cette expédition. Ayant fait voile de Saint-Domingue, La Sale avait reconnu, le 28 décembre 1684, les côtes de la Floride; mais comme on lui affirma que, dans le golfe du Mexique, les courants portaient à l'est, il se tint pour assuré d'avoir l'embouchure du Mississipi très-loin à l'ouest. Tournant en conséquence de ce côté, il passa malheureusement, le 10 janvier 1685, devant le Mississipi, qu'il ne supposait pas si proche. Quelques jours après, sur des indications venues des sauvages, il voulut retourner vers cet endroit; mais le capitaine Beaujeu se refusa de se conformer à ses intentions. On continua la route à l'ouest, et l'on arriva à la baie de Saint-Bernard, dans ce qu'on nomme aujourd'hui le Texas, à cent lieues de l'embouchure du Mississipi. La Sale, désespérant dès lors de rien obtenir de Beaujeu, prit la résolution extrême de mettre son monde à terre dans ce lieu et d'y planter sa colonie, en attendant qu'il allât de nouveau à la recherche du Mississipi. Sur ces entrefaites, un de ses bâtiments échoua par l'incapacité ou le mauvais vouloir de ceux qui le conduisaient, et Beaujeu ne craignit pas d'appareiller vers la France avec *le Joly*, sans laisser au colonisateur les armes et les munitions dont on l'avait chargé. Néanmoins, La Sale, obligé de puiser des ressources en lui seul désormais, et réveillant toute son énergie, commença à construire

deux forts, mettant lui-même la main à l'œuvre, selon sa coutume. Malheureusement ce hardi explorateur n'était pas sans défauts : dur pour sa propre personne, il croyait que cela l'autorisait à ne pas l'être moins pour celle des autres; son caractère s'était en outre aigri de toute sa querelle avec Beaujeu, et des semences de haine qu'il savait que ce capitaine avait jetées contre lui parmi les hommes restés à la baie de Saint-Bernard. Il y avait deux ans environ que la colonie française du Texas se traînait dans la discorde intestine, les sourdes menées des gens sans aveu qui la composaient en majeure partie, et dans l'absence de tous moyens et de tous secours, quand La Sale, qui avait perdu depuis peu le dernier de ses navires, résolut, quoique malade, d'aller par terre jusqu'aux Illinois, pour se mettre de là en communication avec le Canada. Déjà il était allé assez loin à la découverte avec trois à quatre de ses compagnons seulement, et avait pénétré jusqu'aux Indiens Cenis. Il partit le 12 janvier 1687, laissant, en son absence, à un de ses lieutenants, nommé Joutel, le commandement de son principal fort, qu'il avait appelé Saint-Louis, et emmenant avec lui son frère, deux de ses neveux, les PP. Anastase et Zénobe, missionnaires, et une petite troupe, en tout dix-sept personnes. Il prit sa route vers les Indiens Cenis, passa un bras d'une rivière qui tombe dans la baie Saint-Louis, et qu'il nomma *la Princesse*, découvrit la nation des Indiens Hebahanco, joignit une rivière qu'il appela *la Sablonnière*, à cause des sables dont elle était remplie, puis une autre qu'il avait déjà nommée *la Maligne*, parce que, dans une précédente excursion, un crocodile y avait dévoré un de ses gens; arriva à une quatrième rivière qu'il avait déjà aussi nommée rivière d'*Eure*, passa au milieu de près de quarante nations différentes d'Indiens, vint à une rivière que l'on traversa sur un canot construit tout exprès, et qui avait été nommée rivière des *Canots*, parce que, le premier, il y avait mis de ces sortes d'embarcations; et, trois jours après, eurent lieu les préludes de la catastrophe qui devait l'atteindre. Un de ses neveux, nommé Moranget, et un de ses domestiques furent assassinés par ses propres compagnons. Craignant les suites de leurs crimes, ces scélérats résolurent de les prevenir en assassinant La Sale lui-même. Cet homme courageux qui, selon son habitude, était allé en avant du gros de troupe, revenait pour

savoir quelle cause ralentissait la marche, quand un misérable nommé Duhault, soutenu par deux de ses pareils, nommé Larchevêque et Liotot, lui fracassa la tête d'un coup de fusil, le 20 mars 1687. Les assassins dépouillèrent ce noble cadavre, l'insultèrent et le souillèrent. Telle fut la fin tragique de Robert Cavelier de La Sale, homme d'une capacité, d'une étendue d'esprit, d'une activité, d'une persévérance de caractère, d'un courage et d'une fermeté d'âme qui l'auraient peut-être encore conduit à de plus magnifiques résultats, si à ces qualités il eût joint une humeur un peu moins hautaine et atrabilaire, un peu plus flexible et conciliante. Pour en revenir à sa troupe, qui restait ainsi sans chef, quand la tête manqua, le corps, en se dissolvant, sentit toute l'étendue de son crime et le maudit, mais en vain. Les assassins commencèrent à s'arracher la vie les uns aux autres. Plusieurs des Français de Saint-Bernard s'incorporèrent aux tribus indiennes; la faim et les fatigues en consumèrent un assez grand nombre; les Espagnols du Nouveau-Mexique en chargèrent quelques-uns de fers, et les réduisirent à finir leurs jours dans les mines. Les sauvages enlevèrent par surprise les forts dont La Sale avait jeté les fondements, et immolèrent presque tout ce qui s'y trouvait. Il n'échappa que sept hommes qui, ayant erré jusqu'au Mississipi, se rendirent au Canada par les Illinois. Le frère de La Sale et les PP. Zénobe et Anastase furent de ce nombre. Beaujeu fut blâmé en France, mais pas assez sévèrement; il sentit toutefois le besoin d'essayer de justifier sa conduite, et il en exposa les motifs dans une correspondance dont on peut retrouver encore les traces manuscrites. Mais en faut-il chercher d'autres que dans l'amour-propre froissé d'un capitaine de la marine royale de ce temps, d'un personnage de noble race, qui ne se voyait pas sans peine soumis en quelque sorte aux volontés d'un homme sans titre ni grade, et qu'il regardait peut-être comme un aventurier. Pour excuser Beaujeu, on se rappela sans doute qu'il avait lui-même beaucoup souffert auparavant, et que c'était ce même officier qui, tombé sur mer aux mains des musulmans, avait été réduit au plus dur esclavage, et n'avait dû sa liberté qu'au bombardement d'Alger par Duquesne. Quoi qu'il en soit, La Sale avait péri par sa faute, avant d'avoir complété sa découverte. C'était à un autre navigateur que la fortune, jointe à

la science et au courage, réservait de compléter, avant la fin du siècle, l'entreprise de cet explorateur aussi grand qu'infortuné.

Les eaux et les côtes de la baie d'Hudson étaient un continuel sujet de contestation entre la France et l'Angleterre, quand huit frères canadiens, originaires de Rouen en Normandie, résolurent de les assurer à la première de ces nations. Ces huit frères, que l'on peut appeler huit héros, avaient nom : Le Moyne d'Iberville, Le Moyne de Sainte-Hélène, Le Moyne de Maricourt, Le Moyne de Longueil, Le Moyne de Sérigny, Le Moyne de Châteauguay, et les deux Le Moyne de Bienville. Le premier fut l'un des plus grands marins à la fois et l'un des plus habiles navigateurs que la France ait jamais eus. La compagnie qui s'était naguère formée pour la baie d'Hudson, ayant réclamé auprès de Louis XIV contre l'usurpation par les Anglais du fort Bourbon, nommé par eux fort Nelson, un arrêt du conseil, en date du 20 mai 1685, lui donna la propriété de la rivière de Sainte-Thérèse; et aussitôt une expédition fut commandée par le marquis d'Énonville, lieutenant au gouvernement général de la Nouvelle-France, en l'absence de Frontenac, pour en expulser les Anglais, pendant la paix si glorieuse mais si troublée de Nimègue. D'Iberville, Sainte-Hélène et Maricourt partirent l'année suivante, avec le chevalier de Troyes, capitaine d'infanterie à Québec, chef de l'expédition, pour faire la conquête des forts de Monsipi, Rupert et Kichichouanne que les Anglais avaient construits sur la baie. Ils firent route de Montréal, au mois de mars 1685, par les terres, les lacs et les rivières, avec leur troupe, traînant leurs canots avec leurs vivres, souvent à travers bois, souvent dans les marais et toujours par des chemins difficiles et non frayés. Ils allèrent ainsi jusqu'au 20 juin, supportant avec une force de cœur et de tempérament dont étaient seuls capables des Canadiens, d'incroyables fatigues, des privations et des souffrances de toutes sortes, et ils arrivèrent, suivis de quatre-vingt-deux hommes, près de Monsipi, tout au fond de la baie d'Hudson, dans cette partie à laquelle on a donné depuis le nom de baie Saint-James. Sans perdre un instant, toutes les dispositions furent prises pour l'attaque du fort qui, situé à trente pas du bord d'une rivière, sur une petite éminence, était de figure carrée, relevé de palissades de dix-sept à dix-huit pieds, et flanqué de quatre bastions revêtus

en dedans de madriers, avec une terrasse d'un pied d'épaisseur. Un détachement fut fait pour garder les canots. On emmena seulement deux de ceux-ci, chargés de madriers, piques, pioches, pelles, gabions, et d'un bélier. D'Iberville et Sainte-Hélène attaquèrent d'un côté, pendant que le chevalier de Troyes et Maricourt attaquaient de l'autre, et faisaient battre la porte principale du fort avec le bélier. Suivis de cinq ou six hommes, ils escaladèrent la palissade, ouvrirent une porte qui donnait sur les bois, et gagnèrent, pour la briser, celle d'une redoute construite au milieu de la place. Dans le même temps, le bélier enfonça la porte principale du fort; le chevalier de Troyes se jeta dans le corps de la place, et fit faire feu dans toutes les embrasures et les meurtrières de la redoute, qu'attaquaient déjà d'Iberville et Sainte-Hélène. Un Anglais ayant répondu avec arrogance aux propositions de quartier qu'on lui faisait, Sainte-Hélène lui cassa la tête d'un coup de fusil, au moment où il pointait une pièce de canon sur les Français. Bientôt le bélier fut approché de la porte de la redoute, et la démonta à demi. Soudain d'Iberville, l'épée d'une main et son fusil de l'autre, se jette dans la redoute; mais, comme la porte tenait encore à une penture, un Angais, qui se trouvait derrière, la referma, et d'Iberville, séparé ainsi des siens, ne voyant plus ni ciel ni terre, put se croire un moment perdu. Toutefois son courage ni sa présence d'esprit ne l'abandonnèrent point; il soutint une lutte corps à corps, dans l'obscurité, avec les Anglais qui étaient là. Il en entendit qui descendaient d'un escalier, et tira dessus au hasard. Cependant, le bélier avait recommencé à battre la porte de la redoute; elle tomba entièrement, et livra passage aux Français qui se précipitèrent en foule au secours de d'Iberville. Les Anglais, la plupart encore à demi vêtus, tant on avait promptement conduit l'affaire, implorèrent quartier, et on le leur accorda. Le fort fut remis aux Français.

Les vainqueurs se dirigèrent ensuite le long de la mer, vers le fort Rupert, situé à quarante lieues de là. Une chaloupe construite exprès, rangeait la côte, emmenant deux pièces de canon prises au fort Monsipi. Après cinq jours de marche, on arriva de nuit, le 1er juillet, devant le fort Rupert, dont Sainte-Hélène fit aussitôt la reconnaissance à travers l'obscurité. Un bâtiment

de guerre était là disposé à soutenir les Anglais. D'Iberville et son frère Maricourt, avec neuf hommes montés sur deux canots d'écorce, furent chargés de l'enlever. Les ennemis n'étant pas prévenus et ne se doutant de rien, ils rangèrent le vaisseau à petites rames, le surprirent, et trouvèrent un Anglais enveloppé dans une couverture sur le pont, qui, en s'éveillant, voulut se mettre sur la défensive et donner l'alarme ; l'âme lui fut arrachée avec le premier mouvement qu'il fit pour s'écrier et s'armer ; d'Iberville frappa lui-même du pied sur le pont, comme c'est l'usage, pour réveiller ceux qui sont au-dessous, et leur donner l'alerte. Le premier qui se montra au-dessus de l'échelle, pour voir de quoi il s'agissait, eut la tête fendue d'un coup de sabre; un autre, qui avait paru à l'avant, périt de même. D'Iberville força la chambre à coups de hache, et fit main basse partout. A la fin pourtant, s'étant assuré qu'on ne serait plus en force pour lui reprendre le bâtiment dont il venait de se rendre maître, il donna quartier. Le gouverneur général de la baie d'Hudson se trouva au nombre des prisonniers. Pendant ce temps, le chevalier de Troyes enfonçait la porte du fort et entrait avec les siens dans la place, l'épée à la main. Des grenades furent jetées, qui, en éclatant, firent de grands ravages et occasionnèrent le plus affreux désordre parmi les assiégés. Une redoute qui se trouvait, comme à Monsipi, au milieu de la place, après avoir été battue par le bélier et par le canon, allait sauter par la mine, quand l'ennemi, voyant qu'il n'y avait plus moyen de résister, implora merci. Tous les prisonniers furent mis dans un yacht qui était échoué à une assez grande distance du fort; on fit sauter ensuite la redoute et couper la palissade, parce qu'il eût fallu trop de monde pour la garde de ce lieu, où d'Iberville et Sainte-Hélène restèrent néanmoins quelques jours. Le bâtiment anglais fut envoyé à Monsipi, et bientôt suivi du yacht que l'on avait fait radouber. Le chevalier de Troyes, qui était retourné à Monsipi, voulut terminer sa campagne par l'attaque du fort de Kichichouanne. Personne ne savait au juste la situation de cet établissement anglais, et les chemins pour s'y rendre étaient impraticables. Ce ne furent point des obstacles capables d'arrêter les Canadiens. On partit, doublant des pointes de bâtures jusqu'à trois lieues au large. Lorsque la marée était basse, il fallait porter tout

son bagage et ses canots à une lieue au loin; quand elle était haute, on se trouvait engagé dans des glaces. Il y avait déjà longtemps que l'on faisait cette route pénible, ne sachant pas trop encore si l'on atteindrait le but cherché, quand huit coups de canon se firent entendre, qui flattèrent agréablement l'oreille des Français. Ils indiquaient que l'on était près de Kichichouanne, et qu'il se passait dans ce fort quelque réjouissance. Sainte-Hélène fut encore chargé d'aller recònnaître l'assiette de la place. Sur ces entrefaites, d'Iberville, ayant eu toutes les peines du monde à se tirer des glaces, arriva avec sa prise à l'embouchure de la rivière, apportant tous les pavillons de la compagnie d'Angleterre. Il entra heureusement dans la rivière, et débarqua, pendant la nuit, dix pièces de canon. Après quelques pourparlers peu concluants avec le gouverneur du fort, les pièces de canon furent pointées contre la chambre qu'il occupait. Une batterie, cachée dans un bois, sur une hauteur, fut si bien servie, qu'en moins de cinq quarts d'heure on tira plus de cent quarante volées qui criblèrent tout le fort. Bientôt on entendit des voix sombres qui sortaient des caves et demandaient quartier, aucun Anglais n'ayant voulu se montrer pour amener le pavillon. Peu après le fort capitula. Sainte-Hélène et d'Iberville y entrèrent aussitôt. Le second emmena, sur sa prise, le gouverneur et sa suite à l'île de Charleston. Le reste des Anglais fut envoyé à Monsipi. Le 6 août suivant, le chevalier de Troyes retourna jouir de son triomphe à Montréal, où d'Iberville n'arriva que deux mois après, ayant laissé son frère Maricourt au commandement de la baie d'Hudson.

Avant que la paix de Nimègue fût définitivement rompue, Seignelai fit paraître la célèbre ordonnance du 15 avril 1689. Cette ordonnance, il est vrai, ne fait souvent que rappeler et consacrer les sages et puissantes dispositions prises par le grand Colbert; mais en renfermant celles-ci dans un même cadre, en les rapprochant, en les complétant, en les rectifiant au besoin, elle leur communique plus de force et de logique. D'ailleurs, l'ordonnance de 1689, à beaucoup d'égards, offre des vues et des détails entièrement nouveaux. Elle ne contient pas moins de vingt-trois livres, divisés chacun par titres qui eux-mêmes se subdivisent par articles. On ne peut en donner ici qu'une idée fort succincte. Le premier livre traite du pouvoir et des fonctions des officiers des armées

navales; il est très-bref sur le chapitre de l'amiral; il s'étend davantage sur celui des vice-amiraux, dont l'un, celui du Ponant, commandera dans l'étendue de la mer Océane, qui formera son département; l'autre, celui du Levant, dans l'étendue de la mer Méditerranée, qui formera également son département. En vertu de la même partie de l'ordonnance, le lieutenant général, alors troisième des officiers militaires de la marine, commandera et donnera les ordres en l'absence de l'amiral et du vice-amiral, dans les ports et à la mer; il assistera à tous les conseils de construction, et aura l'inspection sur tout ce qui regardera l'armement et le désarmement des vaisseaux. Vient ensuite le titre de l'intendant, officier non militaire, ordonné pour la justice, la police et les finances d'une armée navale. Le titre relatif au chef d'escadre suit celui de l'intendant; et il y est dit que lorsque l'officier militaire de ce grade se trouvera commandant en l'absence du lieutenant général, il aura les mêmes fonctions que lui dans le port et à la mer. Le titre du commissaire général de la marine suit celui qui traite du chef d'escadre, et précède celui qui a rapport au capitaine; il y est dit que cet officier non militaire recevra les instructions et les ordres de l'intendant de l'armée navale, et, en son absence, aura les mêmes fonctions que lui. Il est amplement traité des fonctions et des devoirs de capitaine de vaisseau; on voit, dans l'ordonnance de 1689, tout ce que cette charge a de considérable, l'immense importance qu'on y attache, et qu'il n'est point de garantie d'honneur, de moralité, de courage et d'intelligence que ne doive offrir celui à qui l'on confie la conduite de l'une de ces citadelles flottantes desquelles dépend, sur la mer, le destin des empires. Le roi, dit un des articles de l'ordonnance, s'en remet à l'expérience et à la fidélité du capitaine, de faire agir ses officiers dans toute l'étendue de leurs fonctions, pour les mouvements à donner aux vaisseaux dans la route et dans les occasions de combat et de tourmente. Il prendra garde, ajoute-t-on plus loin, que les officiers de son bord ne fassent aucun mauvais traitement aux gens de l'équipage, qui puisse les décourager du service. Dans les occasions de combat, il devra prendre un soin particulier de la manœuvre et du gouvernail, et exciter par son exemple les matelots et les soldats. Au cas où il aborderait un vaisseau ennemi, il ne pourra quitter

le sien, mais détachera seulement son capitaine en second, ou un autre officier, avec le nombre de soldats qu'il jugera à propos, pour passer dans le vaisseau abordé, sans se mettre au hasard de perdre celui dont on lui a confié le commandement. S'il quitte ou abandonne le vaisseau portant pavillon, cornette ou flamme, auquel il doit obéissance, il sera arrêté et mis en prison, en attendant qu'un conseil de guerre le punisse suivant les circonstances du fait. Il lui est enjoint de protéger le commerce des Français, d'assurer leur navigation, d'empêcher, autant qu'il dépendra de lui, qu'il ne leur soit fait aucun tort; et il lui est expressément défendu, à peine de cassation, de recevoir aucune gratification, sous quelque prétexte que ce soit, des navires marchands qu'il escortera. Mais l'ordonnance générale de 1689, n'ayant point suffisamment prévu le cas où les officiers et autres agents de la marine royale se serviraient du vaisseau même placé sous leur commandement pour faire un trafic quelconque à leur profit, une ordonnance particulière, en date du 20 août 1691, défendit expressément aux capitaines, officiers de vaisseaux du roi, intendants de marine, commissaires ordonnateurs, commissaires et commis aux classes et autres employés de la marine, de faire aucun commerce directement ou indirectement, de prendre part, sous leur nom ou sous un nom interposé aux opérations commerciales, d'embarquer aucunes marchandises dans les vaisseaux du roi; le tout à peine de cassation et de trois mille livres d'amende, applicables un tiers au dénonciateur, un tiers au profit des pauvres, un tiers au roi. En vain ces défenses furent-elles renouvelées, dit Valin, dans ses commentaires de l'ordonnance de 1681, par une ordonnance du 22 octobre 1692, par l'article 9 du règlement du 20 août 1698, sous peine de privation des appointements et de cassation, et par une dernière ordonnance du 20 octobre 1706. A mesure que la marine déclina en France et surtout durant la régence et le règne de Louis XV, elles tombèrent pour ainsi dire en désuétude, au grand détriment du service de l'État; car le but de ces défenses était tout à la fois que les vaisseaux fussent toujours prêts à combattre pour soutenir l'honneur du pavillon, n'étant pas embarrassés de marchandises à la conservation desquelles ceux qui y seraient intéressés songeraient plus qu'à la gloire de la nation et à leur propre gloire;

elles tendaient aussi à empêcher les officiers de la marine royale de faire un tort considérable au commerce des armateurs, par la préférence qu'ils sauraient se faire donner sur ceux-ci.

L'ordonnance de 1689 règle que les fonctions du capitaine en second seront, par subordination, les mêmes que celles du capitaine en pied. Il est prescrit au capitaine de brûlot de ne point mettre le feu à son bâtiment, avant d'avoir abordé le vaisseau ennemi, ou sans avoir été obligé de l'abandonner par des accidents imprévus. Les devoirs du lieutenant sont, à beaucoup d'égards, les mêmes que ceux du capitaine en pied et du capitaine en second, qu'au besoin il devra remplacer sur le vaisseau. L'enseigne de vaisseau doit, dit l'ordonnance de 1689, obéissance au lieutenant de vaisseau, et aura, par subordination et en son absence, les mêmes fonctions que lui.

Viennent ensuite plusieurs autres titres dans le même livre : celui du commissaire ordonné pour la police des armées navales ou escadres, qui devra prendre les ordres de l'intendant ou du commissaire général, et leur rendre compte de tout ce qu'il aura vu ou fait ; celui de l'écrivain sur les vaisseaux, officier non militaire, commis non seulement pour écrire la consommation qui se fait dans le vaisseau, mais encore pour tenir registre de ce qui y entre et de ce qui en sort ; celui de l'aumônier, à qui l'on recommande de visiter souvent et de consoler les malades ; celui du chirurgien, à qui l'ordonnance de 1689 prescrit de se tenir toujours dans le fond de cale pendant le combat, pour y panser et soigner les blessés. Enfin les derniers titres du livre premier traitent des fonctions et devoirs des officiers mariniers, tels que le maître, le contremaître, le pilote, le maître canonnier, le maître charpentier, etc.

Le quatrième livre est un des plus importants : il traite de la justice de guerre et de la police des vaisseaux. Il se ressent de l'esprit d'intolérance qui dominait alors dans les conseils de Louis XIV. L'exacte profession de la religion catholique n'y est pas seulement une affaire de conscience et de libre inspiration ; elle y devient pour les matelots et soldats une obligation matérielle à laquelle ils ne peuvent contrevenir sans être passibles des peines les plus brutales ; des coups de corde sont la punition préalable de celui qui aura manqué une seule fois, sans cause légitime, d'assister à la messe, au catéchisme ou à la prière. Le

blasphémateur, pour la première fois, sera mis aux fers et privé d'un mois de solde; en cas de récidive, il aura la langue percée, conformément aux ordonnances. L'ordonnance de 1689 frappe de mort tous les matelots et soldats qui se révolteront contre leurs officiers ou lèveront la main pour les offenser ou frapper. Les querelles entre matelots et soldats pouvant emporter les plus graves conséquences, la même ordonnance condamne à la peine des galères celui qui tirera une arme quelconque pour en frapper son compagnon. Le cas est prévu où les matelots, descendus à terre, feraient, dans leur effervescence, insulte aux habitants, et le conseil de guerre les atteint et les châtie selon l'importance du fait. La vigilance est, comme la subordination, la sauvegarde du vaisseau et de tous ceux qui le montent; à la mer, le sommeil intempestif d'un homme, l'abandon momentané d'un poste dont on a la garde, pouvant causer les plus funestes accidents, l'ordonnance de 1689 punit de plusieurs jours de fer les matelots et soldats qui quitteront leur quart pour aller dormir, ou seulement délaisseront leur poste. L'ivresse est également réfrénée par des punitions graves, mais qui ne sauraient l'être plus que les maux qu'elle peut occasionner sur un vaisseau. L'ordonnance de 1689 inflige les galères à perpétuité aux matelots et soldats déserteurs, et elle considère comme tels tous ceux qui abandonneront le service, sous quelque prétexte que ce puisse être, sans avoir pris un congé régulier, et même ceux qui, sans congé valable, seront trouvés à deux lieues du port et des autres endroits où ils auraient débarqué. La désertion pour l'officier est punie de mort, et tout officier qui aura abandonné son vaisseau est tenu pour déserteur. La mort l'atteindra encore s'il délaisse les vaisseaux marchands qu'il aura été chargé de convoyer; mais, prévoyant le cas où la difficulté pourrait venir du capitaine du navire marchand lui-même, l'ordonnance de 1689 condamne aux galères celui qui, s'étant mis sous l'escorte des vaisseaux de l'État, s'en séparera sans raison légitime. Enfin la lâcheté et la trahison ne pouvant être trop fortement réprimées, quiconque ira se cacher pendant le combat, parlera de se rendre, excitera les autres à la sédition pour ce sujet, quiconque même l'ayant su ne l'aura pas révélé, quiconque, officier ou homme de l'équipage, entretiendra intelligence avec les ennemis et sera surpris faisant un signal

de trahison, perdra la vie. Il est défendu à tout capitaine et autre officier de marine, commandant un vaisseau de guerre, de le rendre jamais aux ennemis, pour quelque raison que ce puisse être, l'ordonnance voulant qu'il se défende jusqu'à l'extrémité, et qu'il se laisse forcer l'épée à la main, même brûler; celui qui fera le contraire, dit l'ordonnance de 1689, sera jugé au conseil de guerre, et puni de mort, selon les circonstances de l'action.

Dès l'an 1673, un règlement avait eu pour but de rendre les vaisseaux de guerre uniformes dans tous les arsenaux de la marine, et d'éviter les différences qui étaient résultées jusque-là de mesures variables prises par les charpentiers; l'ordonnance de 1689 confirma ce règlement. Elle décida que les inspecteurs spéciaux, officiers de marine, visiteraient les ports de construction, feraient prendre devant eux les plans et profils des vaisseaux à bâtir, surveilleraient les travaux des charpentiers, et leur transmettraient des règles fixes et certaines (1). Un livre particulier de la célèbre ordonnance traite de l'artillerie de la marine, laquelle ne dépendait point du grand-maître de l'artillerie. Un habile et expérimenté fondeur dut être établi dans les arsenaux de marine de Rochefort et de Toulon, à la charge par lui de fournir, moyennant un prix fixe, à ses risques et périls, les pièces qui lui seraient ordonnées. Les calibres des canons destinés aux bâtiments du roi furent fixés par l'ordonnance de 1689 au nombre de sept, savoir : de 36, 24, 18, 12, 8, 6 et 4. Aucun canon ne put être désormais reçu dans les arsenaux de marine sans avoir subi une décisive épreuve. Il avait été formé, dans les ports de guerre du royaume, des écoles de canonniers pour la marine : l'ordonnance de 1689 en affermit l'institution. Trois cents jeunes matelots entretenus furent répartis dans les ports de Toulon, Rochefort et Brest, et trente au Hâvre-de-Grâce, depuis l'âge de dix-huit jusqu'à vingt-cinq ans, pour être instruits de tout ce qui concerne l'exercice du canon sur les vaisseaux; et des prix récompensèrent périodiquement les plus habiles au tir.

L'instruction et les exercices des officiers et gardes de la marine ne furent pas réglés et encouragés avec moins d'attention par la même ordonnance. L'étude de la géographie, des sciences mathématiques, de l'astronomie; l'art du dessin, celui de la

construction des vaisseaux, l'exercice de l'artillerie, furent, en première ligne, obligatoires pour tous; on n'oublia pas non plus les arts, tels que l'escrime et la danse, qui, sous des dehors moins utiles, servent au développement des forces et de l'agilité du soldat.

Si Louis XIV et ses ministres se montrèrent d'une sévérité extrême pour l'enrôlement des matelots et pour qu'aucun d'eux n'échappât aux élastiques dispositions des ordonnances, en revanche, ils prirent un soin particulier, paternel, des marins et de leur famille. Dès le mois de septembre 1673, un règlement avait été fait par Colbert sur les récompenses à accorder aux estropiés, et sur l'établissement de deux hôpitaux de marine, l'un à Rochefort, l'autre à Toulon. Un autre règlement, fait en l'année 1674, avait décidé aussi qu'il y aurait, à la suite des armées navales ou des escadres, un vaisseau équipé et muni pour servir d'hôpital. L'ordonnance de 1689 rappela et compléta ces justes et humains règlements qui prouvaient que, si l'on exigeait beaucoup du pays, à cette époque, pour le service de la marine, on n'était point ingrat envers les marins. Seignelai aurait vivement souhaité de faire l'établissement en France d'un hôpital général de la marine, comme celui d'Angleterre; il fut arrêté par la dépense. On y suppléa par des demi-soldes accordées à ceux qui auraient pu y prétendre. Le livre 22 de l'ordonnance de 1689 traite des prises faites sur mer et des conditions auxquelles les vaisseaux du roi peuvent être confiés aux armateurs particuliers pour faire la course. Le livre 23 et dernier s'occupe de la visite, de la conservation et coupe des bois propres à la marine, sur les domaines des particuliers. Il défend expressément à tout propriétaire des bois et forêts, situés à quinze lieues de la mer ou à six lieues des rivières navigables, de les vendre et faire exploiter sans une permission par écrit du roi, afin que les commissaires de la marine puissent y marquer et y réserver tous les bois propres à la construction des vaisseaux. Telle est, en substance, cette mémorable ordonnance du 15 avril 1689, qui longtemps devait être le CODE DE LA MARINE MILITAIRE DE FRANCE, comme l'ordonnance de 1681 devait être le CODE DE LA MARINE MARCHANDE. Il semble que l'une était plus dans le génie de Colbert, et l'autre plus dans le génie de Seignelai (2).

CHAPITRE XIII.

De 1689 à 1691.

Continuation et fin du ministère de Seignelai.—Rupture définitive de la paix de Nimègue et causes de cette rupture.—Déclaration de guerre à l'Empereur, à l'Allemagne et à la Hollande.—Arrivée du roi Jacques II fugitif en France.—Louis XIV arme en sa faveur contre Guillaume III. — Déclaration de guerre à l'Espagne. — Expédition d'Irlande. —Première affaire de Bantry, le 10 mai 1689.—Déclaration de guerre à l'Angleterre, le 25 juin suivant. — Prodigieuse activité de Seignelai pendant cette guerre. — Tourville passe de la Méditerranée dans l'Océan, et prend le commandement de la flotte de Brest. — Beaux faits d'armes des officiers de marine de Mene, Duquesne-Mosnier, d'Amblimont, etc.—Exploits de Jean Bart et de Forbin réunis. — Beau combat dans lequel ils sont tous deux faits prisonniers. — Leur évasion.—Jean Bart et Forbin nommés capitaines de vaisseau. — Apparition du jeune Duguay-Trouin sur la scène maritime. —Retour de la flotte française à Brest, et fin de la campagne de 1689. —Campagne de 1690.—Nouveaux secours en Irlande.—Escadre de Forant.—La flotte française part de Brest sous les ordres de Tourville. — Bataille de Beveziers, le 10 juillet 1690, et suites de cette bataille. — Descente à Tingmouth, en Angleterre. — Événements d'Irlande. — Déroute de Jacques II. — Forant ramène Jacques II en France.—Belle défense de Limerick par un officier français. — Retour des troupes françaises à Brest. — Désarmement de la flotte à Brest. — Affaires de detail. — Événements en Amérique pendant les campagnes de 1689 et 1690.—Cussi bat les Espagnols à Saint-Domingue et leur prend San-Yago. — Affaires de la Nouvelle-France. — Projets sur la Nouvelle-York.— Irruption des Iroquois dans l'ile de Montréal. — Frontenac appelle les alliés de la France aux armes. — Actions d'eclat de d'Iberville et de La Ferté dans la baie d'Hudson. — Succès de l'amiral anglais Phibs en Acadie.— Succès des flibustiers anglais à Terre-Neuve. — Frontenac est surpris par ces événements et par l'arrivée d'une flotte anglaise dans le Saint-Laurent. — Siége et belle defense de Quebec. — Deroute de la flotte anglaise dans le Saint-Laurent. — Mort de Seignelai.

La ligue d'Augsbourg avait été éventée par un agent de la France à Bruxelles; Louis XIV, ayant reçu copie du traité de cette fameuse coalition que le prince Guillaume d'Orange avait conduite avec la plus grande habileté, savait, à n'en pas douter, que l'empereur d'Allemagne, le roi d'Espagne, l'électeur de Brandebourg, le prince palatin, la république de Hollande, et même le roi de Suède, qui dans la dernière guerre s'était montré fidèle à son alliance, n'attendaient plus que le moment favorable pour se déclarer l'un après l'autre ou tous ensemble contre lui. Louis XIV

n'avait pas l'habitude de se laisser prévenir, et l'élévation à l'archevêché et l'électorat de Cologne du prince Clément de Bavière, à l'exclusion et malgré les droits acquis du cardinal de Furstemberg, son protégé, lui avait immédiatement fourni un prétexte plausible d'aller au-devant de ses ennemis; la guerre avait en conséquence été portée en Allemagne dès le mois de septembre 1688. Il déclara, le 3 décembre suivant, la guerre à la Hollande, comme prenant ouvertement le parti de ses adversaires. L'objet de Guillaume d'Orange, en formant la ligue d'Augsbourg, avait été d'occuper Louis XIV par tous les côtés à la fois, pendant que lui-même exécuterait ses projets sur l'Angleterre, où l'appelaient, comme un sauveur, les protestants de ce royaume, mécontents, exaspérés d'avoir un souverain catholique dans la personne de Jacques II. Guillaume, pressé par sa propre femme de déposséder son beau-père, était débarqué en Angleterre au mois de novembre 1688, avec environ vingt mille hommes, tant Hollandais qu'Anglais et réfugiés français, parmi lesquels on comptait le maréchal Frédéric-Armand de Schomberg et ses deux fils, dont jusque-là les services avaient principalement appartenu à la France. Soudain le prince avait vu son armée se grossir des nombreuses défections de celle de son rival. Jacques II bientôt, se trouvant sans officiers, sans soldats, s'était échappé de son royaume, et avait mis pied à terre en France, à Ambleteuse, le 3 janvier 1689, puis s'était dirigé vers Saint-Germain en Laye. Le prince d'Orange avait été presque sur-le-champ proclamé roi d'Angleterre, sous le nom de Guillaume III, nom glorieux, quoique hostile à la France. Louis XIV, qui avait averti à plusieurs reprises Jacques II des menées de son adversaire, et qui n'avait pu lui faire accepter à propos un secours de troupes françaises, l'accueillit avec grandeur; il trouva beau de prendre sous sa protection un monarque qui, à l'exemple de ses prédécesseurs, ajoutait encore à ses titres anglais le titre insolent, mais par trop suranné, de roi de France. Et cependant Louis XIV n'ignorait pas qu'en appuyant le roi fugitif, sa propre situation devenait pour le moment beaucoup plus difficile, et que l'Angleterre, dont tout à l'heure encore il pouvait espérer la neutralité, sinon l'alliance, allait peser d'un poids énorme dans la balance en faveur de ses ennemis. Quoiqu'il sût Charles II d'Espagne engagé dans la ligue d'Augsbourg, il se

tourna un moment de son côté, et lui montra les intérêts de tous les rois attaqués dans la personne de Jacques II; le roi d'Espagne resta sourd, et le mit dans la nécessité d'entrer sur-le-champ en hostilités ouvertes avec lui. Mais cela ne fit désespérer au monarque français, ni de sa fortune, ni de celle de son protégé; il accepta la guerre avec toute l'Europe conjurée contre sa prépondérance, et à laquelle Guillaume III, non moins ambitieux que lui, le désignait sans cesse comme aspirant à la monarchie universelle.

L'autorité de Jacques II, grâce à la fidélité du vice-roi Tyrconnel, semblait encore se maintenir dans l'île d'Irlande, pays où le catholicisme dominait. Là on traitait publiquement Guillaume III d'usurpateur. Une convention fut arrêtée entre Louis XIV et le roi détrôné, en vertu de laquelle celui-ci devait obtenir sept mille hommes de troupes françaises pour un débarquement en Irlande, et envoyer, en échange, autant de troupes irlandaises en France. Malgré tout son désir de relever Jacques II de sa ruine, Louis ne pouvait négliger de prendre ses garanties en cas de succès; il avait trop d'exemples, dans le passé, de rois d'Angleterre assis sur le trône par la main de la France, et devenus bientôt après les plus acharnés ennemis de celle-ci; d'ailleurs il n'ignorait point que Jacques lui-même, peu avant sa chute, n'avait pas paru absolument éloigné de céder aux sollicitations de ses sujets, qui appelaient la guerre avec les Français, tant en Europe que dans les colonies. Cette garantie de sept mille Irlandais contre sept mille Français était donc de bonne et nationale politique; puis un corps d'Irlandais en France était une menace continuellement suspendue sur Guillaume III, en cas de non-succès. Ce pourquoi Louis XIV ne demandait aucune compensation, c'était pour les immenses frais en argent, en vaisseaux armés qu'il allait faire avec une profusion toute royale, trop royale même : car le pays se serait bien passé d'épuiser ses trésors et sa marine dans les guerres civiles d'Angleterre. On assure que Seignelai s'était montré fort partisan de l'expédition en Irlande, qui devait donner de l'importance à son ministère, de l'éclat à la marine, et l'on ajoute qu'elle n'était pas à beaucoup près autant dans les goûts de Louvois, désireux que la guerre fût toute continentale, pour tirer, à lui seul, vanité de tous les succès.

Quoi qu'il en soit, Gabaret l'aîné, chef descadre de Normandie, avec une escadre de vingt-deux vaisseaux légers et fins voiliers, et ayant sous ses ordres Forant, chef d'escadre de Poitou, fut chargé de conduire Jacques II en Irlande; il s'acquitta de cette commission avec l'habileté dont il avait toujours fait preuve. Le 17 mars 1689, le roi détrôné aborda à Kingsale, dans la partie de l'île qui lui était en partie fidèle, et bientôt fut reçu à Dublin. Un neveu du grand Duquesne, le capitaine Duquesne Mosnier, resta, avec trois frégates aux ordres de Jacques II, pour faire, d'un port à l'autre d'Irlande, tous les transports dont il serait besoin, et pour éloigner de l'île les bâtiments anglais qui voudraient s'en approcher.

Moins de deux mois après l'arrivée de Jacques II en Irlande, on se mit en devoir de lui amener le secours de sept mille hommes dont on était convenu. Une flotte de vingt-quatre vaisseaux, d'une force médiocre, deux frégates et dix brûlots, partit de Brest à cet effet, le 6 mai 1689, sous les ordres de Château-Renault, qui venait d'être nommé lieutenant général des armées navales, et fit voile pour l'Irlande. Guillaume III n'avait rien négligé pour s'opposer au secours que les Français voulaient porter dans cette île; il avait fait sortir à cet effet des ports d'Angleterre vingt-deux vaisseaux de ligne et plusieurs autres bâtiments, sous les ordres de l'amiral Herbert.

Le débarquement des Français commençait à s'opérer à la baie de Bantry, sur la côte sud-ouest d'Irlande, quand on vit paraître la flotte anglaise. Château-Renault donna aussitôt ses ordres pour qu'on déposât à la plus proche terre tout ce qui restait de troupes sur sa flotte. Voyant que la marée était favorable aux vaisseaux du débarquement, il jugea à propos de leur laisser jusqu'à onze heures du matin de la journée du 10 mai, avant de commencer le combat. La marée finissant, Château-Renault, qui remarquait dans l'avant-garde ennemie un grand désir de combattre, fit signal à l'avant-garde française d'arriver. Celle-ci était commandée par Gabaret, monté sur *le Saint-Michel*, de 56 canons; le lieutenant général, ayant son pavillon sur *l'Ardent*, de 66, était au corps de bataille, et le chef d'escadre Forant, sur *le Courageux*, de 56, commandait l'arrière-garde. Le capitaine Pannetier avait la tête de l'armée navale de France; le vais-

seau qu'il montait, *le Français*, n'était que de 48 pièces de canon, et celui auquel il se trouvait avoir affaire était de 70. Mais il sut, par l'habileté et la hardiesse de sa manœuvre, égaliser des forces si matériellement disproportionnées. Il calcule que les sabords du vaisseau ennemi seront ouverts, ordonne que l'on s'approche sans tirer un seul coup et sans se laisser déconcerter par le premier feu des Anglais; puis, qu'une fois à distance favorable et en bonne position, la mousqueterie de son vaisseau ne vise qu'aux sabords ouverts, pour tuer les canonniers qui servent les pièces. Tout se passe à ses souhaits; on a déjà essuyé le feu des Anglais, qu'on ne leur a pas encore répondu par un seul coup; mais quand Pannetier s'est posté à son gré, alors sa mousqueterie fait une épouvantable décharge qui va atteindre, par les embrasures béantes de leur vaisseau, les canonniers anglais; ils tombent à côté de leurs pièces rendues inutiles; le mousquet a eu cette fois raison du canon. Ce n'est encore pourtant que la moitié du calcul et du succès de Pannetier. Selon son espérance, le vaisseau anglais, dépourvu de ses artilleurs et voyant ses canons ainsi réduits au silence, ferme précipitamment ses sabords : c'est le moment choisi par Pannetier pour lâcher toute sa bordée; *le Français* fait un affreux ravage dans les manœuvres et sur le pont du vaisseau ennemi, qui bientôt ne présente plus qu'une carcasse ballottée au caprice du canon qui la presse, qui la bat incessamment, une sorte de grand cercueil flottant où les membres, les corps mutilés et sanglants, s'engloutissent dans une atmosphère de fumée. Pannetier y allait de tout cœur; mais on verra bientôt qu'il n'en était pas de même du chef de sa division, d'ordinaire si dispos, si habile et si brave; de sorte que n'étant pas soutenu avec assez d'ardeur, et se trouvant en butte à toute la furie de l'avant-garde ennemie, le commandant du *Français* fut obligé de se retirer un peu pour se réparer. Le plan de l'amiral Herbert, que Château-Renault semblait avoir saisi du premier coup d'œil de manière à le déjouer, était de gagner le vent au large sur les Français, et de mettre ceux-ci entre deux feux, afin de pouvoir joindre ensuite le débarquement. Château-Renault résolut de s'y opposer avec son corps de bataille, qui était composé de meilleurs voiliers que son avant-garde et son arrière-garde. Bientôt il eut l'amiral anglais par son travers. Ils

se canonnèrent l'un l'autre avec acharnement; au bout d'un quart d'heure de combat, Herbert, qui venait de perdre son grand hunier et qui avait beaucoup souffert, s'appliqua à éviter le feu de Château-Renault; il revira vent arrière, et gagna le large. Mais le lieutenant général français le poursuivit avec ardeur et se retrouva bientôt par son travers. Alors l'action recommença avec un acharnement nouveau. Château-Renault, pour pouvoir combattre Herbert à portée, n'avait pas craint de s'engager dans la ligne du corps de bataille des ennemis; il y resta plus de deux heures avec une stoïque constance, mesurant le danger avec le sang-froid qui lui était propre, et ne s'en laissant pas ébranler qu'il n'eût atteint son but. Sur ces entrefaites, une terrible aventure arriva sur le vaisseau *le Diamant*, de 54 canons, l'un des matelots du lieutenant général et ayant le marquis de Coëtlogon pour capitaine : un boulet mit le feu aux gargousses de poudre qui étaient dans la chambre du conseil; la dunette en fut enlevée; plusieurs gardes de la marine périrent; on en retrouva un que la poudre avait fait sauter jusqu'à plus de quarante pieds dans la hune du mât d'artimon, sans que mort s'en fût suivie. Le brave Coëtlogon, quoique lui-même gravement blessé, garda toute sa présence d'esprit; il donna ses ordres pour que cet accident n'eût pas de résultats plus fâcheux, et, tout affaibli qu'il était par de cruelles blessures, il alla rejoindre Château-Renault, le suivit et le seconda jusqu'à la fin du combat. L'amiral anglais et nombre de vaisseaux ennemis avaient leurs mâts et leurs cordages tellement endommagés, qu'il n'y en avait pas la moitié qui fussent en état de tenir plus longtemps. Il semblait que la flotte française n'eût plus qu'un dernier effort à faire pour gagner une victoire complète; mais on a prétendu que, par l'effet d'une jalousie regrettable, les chefs d'escadre Jean Gabaret et Forant, ces illustres doyens de la flotte, mollirent satisfaits d'avoir exécuté à la lettre l'objet principal de leurs instructions, qui était le débarquement des troupes françaises en Irlande, et ne voulant pas donner à Château-Renault, moins anciens qu'eux dans la marine et déjà leur supérieur en grade, la gloire d'un plus entier triomphe. Ils ne se mirent point en devoir, disent les mêmes versions, d'arriver dans les eaux de leur lieutenant général et de joindre les ennemis, auxquels des brûlots auraient infaillible-

ment fait abandonner les vaisseaux dégréés. Les brûlots de la division de Château-Renault se trouvaient par malheur occupés au débarquement. L'amiral anglais, qui avait été blessé et avait eu cent trente hommes tués et un grand nombre de blessés sur son bord, put dès lors opérer sa retraite, avec sa flotte désemparée, sans être inquiété, mais toutefois en laissant la flotte française parfaitement libre d'achever le débarquement de ses troupes sur la côte d'Irlande. Lorsqu'elles furent toutes mises à terre, et qu'on eut bien assuré les secours dont on disposait, Château-Renault, croyant trouver la flotte anglaise du côté de Kingsal, fit voile au sud, pour la combattre de nouveau; mais elle n'avait pas jugé à propos de se risquer une seconde fois : elle s'était retirée à Spithead, en Angleterre. La flotte française rentra à Brest, le 18 mai, après s'être emparée, chemin faisant, d'un riche convoi de navires marchands de Hollande. Onze jours lui avaient suffi pour accomplir sa périlleuse mission (1).

Duquesne-Mosnier avait été laissé dans la baie de Bantry, avec les frégates *la Mutine*, *la Tempête* et *la Jolie*, de 30 canons chacune, pour y attendre les ordres de Jacques II. Peu après, ayant été chargé de transporter quelques troupes d'Irlande en Écosse, il découvrit, le 5 juillet 1689, cinq bâtiments ennemis, dont deux de 16 et 14 canons, servant d'escorte aux autres dans les parages de ce dernier pays; il les atteignit, à l'aide d'un vent favorable, en enleva lui-même un à l'abordage, tandis que *la Tempête*, commandée par l'officier anglais Rolh, dévoué à la cause de Jacques II, en forçait un second à se rendre. On eut facilement raison des trois autres qui étaient de charge et portaient des munitions et des vivres destinés à Londonderry, en Irlande. Cent officiers et cinq cents soldats, tant Anglais qu'Écossais, tombèrent en outre au pouvoir du vainqueur.

Cependant Louis XIV, affectant de ne pas confondre la Grande-Bretagne avec Guillaume d'Orange, n'avait pas encore déclaré dans les formes la guerre au royaume uni; il ne le fit que le 25 juin de cette année, quand il eut vu clairement qu'il fallait perdre toute espérance de ramener les Anglais à leur roi détrôné. Jacques II eut d'abord des succès en Irlande. Aux villes de Dublin, de Limerick et à quelques autres qui lui étaient restées fidèles, il ajouta bientôt les principales places de l'Ultonie, province septen-

trionale de l'île, qui s'était déclarée pour Guillaume III; enfin il avait soumis presque toute l'Irlande, quand la ville de Londonderry marqua le terme fatal de ses conquêtes. Il ne put la réduire après un siége de trois mois.

Les efforts de la France redoublaient par mer, alors que ses armées de terre couvraient trop impitoyablement le Palatinat de ruines et se soutenaient en Allemagne, malgré l'alternative de quelques revers. Tourville, qui était depuis huit ans environ lieutenant général des armées navales, et qui préludait dans la Méditerranée à la haute dignité de vice-amiral du Levant, dont il était sur le point d'être investi, fut chargé d'armer à Toulon vingt vaisseaux, quatre frégates, huit brûlots, et quelques bâtiments de charge, et de les conduire dans l'Océan, pour opérer leur jonction avec ceux que Château-Renault armait, de son côté, à Brest, dans le dessein de s'opposer aux flottes d'Angleterre et de Hollande, qui venaient de se réunir. La chose n'était pas aisée: il fallait passer le détroit de Gibraltar et côtoyer toute l'Espagne, dont on risquait à chaque instant de rencontrer les vaisseaux, puis déjouer le plan formé par les flottes combinées pour empêcher la jonction des Français. Tourville, qui n'était plus dès longtemps ce bouillant capitaine que l'on a vu si prompt à l'abordage et aux coups de main presque téméraires, mais qui avait acquis toutes les prudentes qualités, toutes les ruses, toute l'expérience d'un général consommé, profita si habilement de la faveur du vent, qu'il surmonta tous les obstacles, passa à travers les flottes d'Angleterre et de Hollande, et joignit celle de Brest, sans coup férir, au grand étonnement des ennemis, encore occupés à le chercher du côté d'Ouessant, tandis qu'il était passé d'un autre côté. Il trouva Seignelai sur les vaisseaux de Château-Renault; le ministre passa aussitôt sur le bord de Tourville, à qui le commandement de toute la flotte revenait de droit, comme étant le plus ancien lieutenant général de l'armée navale. Elle se composait alors de soixante-deux vaisseaux et trente brûlots. On y comptait quatre lieutenants généraux des armées navales, Tourville, Château-Renault, le marquis d'Amfreville et le comte Victor-Marie d'Estrées; six chefs d'escadre, Jean Gabaret, le comte de Béthune, de Vilette-Murçai, Forant, le marquis de Nesmond et le chevalier de Flacourt; la plupart des capitaines étaient des officiers d'élite,

et il était permis d'attendre de cette armée navale de grandes choses. Seignelai, au mieux avec Tourville et n'entendant point quitter son bord, était impatient qu'on se mesurât avec l'ennemi; il pressait le départ, et s'en prenait avec colère aux vents qui le retenaient dans la rade de Brest. Enfin, dès qu'ils eurent un peu changé, Tourville, cédant à l'ardeur du jeune ministre et à son désir impétueux d'assister à une grande bataille navale, mit promptement à la voile pour chercher les flottes alliées. *Le Marquis*, de 58 canons, capitaine du Mené, fut commandé pour aller reconnaître celles-ci, qui se trouvaient alors à la hauteur des îles Sorlingues. De leur côté, les ennemis avaient envoyé un de leurs vaisseaux à la découverte. Du Mené en fit rencontre, et un combat s'engagea à portée de pistolet. Le vaisseau anglais fut démâté, désemparé; soixante de ses hommes, y compris son capitaine, furent atteints mortellement; cent autres mis hors de combat; lui-même à la fin fut pris. Mais le brave du Mené avait eu un bras emporté dans l'action; il ne jouit pas longtemps de son triomphe; il expira sans avoir pu présenter sa glorieuse capture à Seignelai et à Tourville. De Combes, son capitaine en second, eut sur-le-champ le commandement du *Marquis*. Il conduisait la prise vers la flotte française, lorsqu'il aperçut huit à dix vaisseaux ennemis qui faisaient force de voiles vers lui. De Combes ne pouvant aller aussi vite qu'eux, en raison du vaisseau qu'il remorquait, fait passer aussitôt sur son bord deux cent cinquante Anglais, ses prisonniers, donne à ceux qui le poursuivaient le spectacle d'un de leurs vaisseaux sautant par ses ordres, et, n'ayant plus rien qui l'arrête, rejoint l'armée navale de France. Ce début découragea les deux flottes alliées. Elles ne s'employèrent plus, cette année, qu'à éviter d'être atteintes; elles rentrèrent dans leurs ports, au grand dépit de Seignelai; et force fut à la flotte française de rentrer aussi dans les siens. Tourville (2) désarma à Brest, se rendit à la cour avec le ministre, quitta peu après l'Ordre de Malte, et fut élevé, le 1er novembre 1689, à la charge de vice-amiral du Levant, qui auparavant était encore confondue avec celle de général des galères.

Il n'y eut plus, sur mer, jusqu'à la fin de la campagne de 1689, que quelques affaires de détail, qui toutefois font trop d'honneur à la marine française pour être passées sous silence. Le

chevalier d'Amblimont, étant allé en course avec trois frégates et une flûte, eut connaissance, le 27 juillet 1689, à quinze lieues du Texel, de trois vaisseaux, d'une flûte et d'une galiote de Hollande. Quoique la partie fût inégale, il n'hésita point à l'engager, bravement secondé qu'il était par les capitaines de frégate de Selingue, de La Motte-Michel et le lieutenant de port Herpin. Ce fut d'abord un furieux combat, une horrible tuerie, qui se faisait à la portée du pistolet et que des incendies aussitôt rallumés qu'éteints couvraient à chaque instant de leurs flammes; bientôt ce fut un abordage plus épouvantable encore, dans lequel ceux du même bord ne se reconnaissaient même plus, à travers la fumée qui les enveloppait de ses épais flocons. Après trois heures d'action, la sanglante tragédie se dénoua par l'entier anéantissement de deux des vaisseaux hollandais et par la prise des autres. Depuis la révocation de l'édit de Nantes, les combats entre catholiques et protestants avaient pris le caractère des vieilles guerres de religion; aussi s'était-on impitoyablement égorgé, de part et d'autre, au nom du Dieu de paix et de miséricorde, et les vainqueurs ne ramenèrent-ils à Dunkerque que peu de prisonniers sur les bâtiments criblés de coups de canon qu'ils avaient emportés d'assaut.

Cette même année, Jean Bart et Forbin étaient partis de Dunkerque pour escorter des convois, le premier avec une frégate de 24, le second avec une frégate de 16. Ils s'étaient d'abord rendus maîtres, après un sanglant abordage, d'un corsaire hollandais venu pour les reconnaître, et ils l'avaient ensuite conduit à Brest, avec les bâtiments qu'ils escortaient. Mais une seconde affaire, quoique non moins brillante, ne leur réussit pas aussi bien. Ils convoyaient vingt bâtiments, quand, par le travers de l'île de Wight, deux vaisseaux anglais, chacun de 50 canons, leur donnèrent la chasse. Les deux braves marins pouvaient aisément se sauver, mais pour cela il fallait abandonner le convoi; ils décidèrent qu'il y allait de leur honneur de combattre, même avec certitude acquise par avance de ce qui leur devait arriver. Ils armèrent à la hâte deux des plus gros navires marchands qu'ils escortaient, en fortifièrent les équipages avec des matelots empruntés aux autres bâtiments, et, ayant concerté un plan rempli d'audace, ils allèrent d'eux-mêmes

au-devant d'une lutte désespérée. Un des vaisseaux anglais fut abordé; peut-être Jean Bart et Forbin allaient-ils réussir, s'emparer du premier vaisseau et s'en servir, selon leur projet, pour attaquer le second, quand les deux navires marchands qu'ils avaient armés pour se les adjoindre se retirèrent lâchement du combat. Cette fuite permit aux Anglais de réunir toutes leurs forces contre les deux frégates françaises, et toute chance favorable fut perdue pour Jean Bart et Forbin. Toutefois ils prolongèrent la lutte autant que possible, pour donner à la flotte marchande le temps d'échapper, et aussi pour vendre chèrement leur liberté ou leur vie. On les put voir tous deux, lions terribles et écumants, suant le sang de tous leurs membres, de tout leur corps, frappés ici par les balles, là par les piques, les sabres et les épées, se ruer pendant deux grandes heures, contre leurs mille adversaires exaspérés d'une si héroïque résistance. Dans le transport fébrile de la lutte, Forbin oublie le sentiment de la reconnaissance, il perd du sang en abondance, son domestique croit qu'il va mourir, et pleure déjà son maître; mais le maître le regarde avec colère, et le menace de lui casser la tête s'il ne court au plus vite continuer le combat sur le pont, où il va le suivre tout à l'heure. Enfin les deux tiers des équipages français sont étendus morts sur leurs ponts; Jean Bart, atteint à la tête, ne peut plus donner d'ordres, ne peut même achever de se faire tuer; Forbin, de son côté, a beau vouloir, il ne peut plus combattre; les deux frégates sont rasées de l'avant, de l'arrière, et horriblement fracassées : il faut se rendre. Mais que d'Anglais morts pour acheter ce succès, grand pourtant par la prise des deux héros qu'on emmène à Plymouth! On les emmène, mais sans avoir pu joindre à leurs misérables frégates délabrées un seul des bâtiments marchands, car tous avaient eu le temps de se sauver pendant le combat. Malgré les blessures nombreuses qu'ils avaient reçues et malgré leur captivité, les deux braves marins n'étaient point perdus pour la France. Ils usèrent bientôt d'adresse, gagnèrent tout d'abord un matelot d'Ostende qui leur procura une lime, à l'aide de laquelle ils scièrent peu à peu les barreaux de fer de leur fenêtre; ils réussirent à cacher leur opération jusqu'à ce que leurs blessures commençassent à se fermer. Ayant ensuite mis dans leurs intérêts deux mousses qu'on leur avait

donnés pour leur service, ils s'emparèrent, par leur intermédiaire, d'un canot norwégien dont le batelier était ivre mort, descendirent, une nuit, par la fenêtre de la prison, au moyen de leurs draps, et s'embarquèrent sur le petit canot avec autant d'assurance que si c'eût été un vaisseau-amiral. Jean Bart maniait l'aviron aidé seulement des deux mousses, Forbin ne le pouvant à cause de ses plaies qui étaient encore ouvertes. Ils traversèrent ainsi la rade de Plymouth au milieu de vingt bâtiments qui criaient de tous côtés : « Où va la chaloupe? » et auxquels ils répondaient en anglais par ce seul mot : « Pêcheurs ! » Enfin, après avoir fait, sur leur chétive embarcation, soixante-quatre lieues dans la Manche en moins de quarante-huit heures, ils prirent terre, avec une inexprimable joie, en un village appelé Hanqui, à six lieues de Saint-Malo. La France avait retrouvé deux héros. En récompense de leur dévouement pour sauver la flotte marchande, Louis XIV les nomma, l'un et l'autre, capitaines de vaisseau Avant la fin de l'année 1689, Jean Bart et Forbin avaient déjà pris leur revanche, en enlevant, dans leurs courses incessantes, nombre de bâtiments ennemis.

Enfin, dans ce temps aussi, on voyait poindre sur la scène maritime René Duguay-Trouin, né à Saint-Malo, le 10 juin 1673, qui avait profité de la guerre pour s'embarquer, comme volontaire, sur une frégate de 18 canons, armée en course par sa propre famille. Une tempête, un naufrage imminent, un abordage meurtrier, un incendie à bord, voilà sous quels auspices venait de débuter celui qui était destiné à jeter le dernier grand rayon de gloire sur la marine de Louis XIV, et à fermer le règne de ce monarque aussi magnifiquement que Duquesne l'avait ouvert.

Il paraît que les pertes occasionnées par les armateurs français au commerce anglais, dans la campagne de 1689, étaient immenses, car la fortune politique de Guillaume III faillit en être atteinte. Les négociants du royaume par lequel il avait été appelé ne se contenaient plus, jetaient les hauts cris, et répétaient sans cesse que la pompe et l'ostentation des flottes que l'on envoyait s'étaler aux yeux des Français, ne servaient qu'à épuiser les trésors de la nation, sans mettre le pavillon du commerce britannique à l'abri de l'insulte et de la ruine. La détresse est aveugle :

on alla jusqu'à accuser Guillaume III d'avoir formé un plan pour sacrifier les intérêts des négociants anglais à ceux de ses compatriotes les Hollandais. Il dut se mettre en mesure, pour donner un démenti à ces calomnies, de faire agir plus efficacement la marine des alliés dans la campagne suivante.

De son côté, la France ne négligeait rien pour maintenir sur la mer l'état de supériorité qu'elle s'était acquis dans la dernière campagne. Jamais l'activité administrative de Seignelai ne s'était montrée si féconde en résultats prodigieux, si prodigieux en effet qu'ils ont besoin, pour être crus, d'être attestés par d'irrécusables témoignages. Il semblait que, se sentant mourir, Seignelai eût hâte de montrer ce dont il était capable, et quelle perte allait faire en lui la marine de France. C'est dans la dernière année de son ministère que l'on vit construire, caréner, gréer, mâter et mettre à la voile, en neuf heures de temps, à Toulon, une frégate de 40 canons, qui, malgré cette célérité presque fabuleuse, ne fit pas moins tout d'abord une campagne de six mois, sans avoir besoin d'être radoubée. Dans le même temps, le jeune ministre, courant lui-même d'un port à l'autre, faisait mettre sur le chantier, à Marseille, quatre heures du matin sonnant, la quille d'une galère; et, avant midi, il sortait du port sur cette galère construite, calfatée, spalmée, agréée et armée, pour faire le tour des îles de Marseille. Il était dans les ports de la Méditerranée; maintenant le voici dans ceux de l'Océan. Par ses ordres et sous ses yeux, quinze galères sont construites à Rochefort en moins de trois mois. Barras de La Penne, qui rapporte ces faits (3), ajoute avec raison que, vu la différence des constructions, l'antiquité n'offre rien de comparable en promptitude ni en habileté.

Louis XIV voyait l'activité de son ministre avec plaisir; car, outre sa volonté de continuer à secourir Jacques II, il devenait utile à ses armes sur le continent, d'entretenir une puissante diversion qui occupât dans la Grande-Bretagne et dans les mers environnantes les forces des Anglais, et le nouveau roi que ceux-ci s'étaient donné. Le port de Brest fut le rendez-vous de tous les vaisseaux destinés à la prochaine campagne. Une escadre de quarante bâtiments de guerre, après avoir reçu six mille hommes de troupes de débarquement, commandés par le comte de Lauzun, fit voile de Brest le 17 mars 1690, pour l'Irlande, sous les ordre

du lieutenant général d'Amfreville. Chemin faisant, de Relingues et Desnots de Champmeslin, qui appartenaient à cette escadre, s'emparèrent de quelques bâtiments anglais. D'Amfreville, que rien n'avait inquiété dans son trajet et qui s'était renforcé en route de plusieurs vaisseaux venus de Toulon, déposa à Kork en Irlande, le 23 mars 1690, le comte de Lauzun avec ses troupes; puis il amena à Brest, au commencement de mai, cinq mille deux cents Irlandais qui, selon l'échange convenu, mais forcément diminué de la part de Jacques II et au contraire bien dépassé de la part de Louis XIV, venaient prendre du service en France. La flotte anglaise, qui se trouvait alors à Torbay, dans le Devonshire, et par conséquent très à portée d'attaquer l'escadre française au passage, la laissa aussi tranquille pour le retour que pour le départ.

L'escadre de d'Amfreville, ayant rempli sa double mission, se joignit aux vaisseaux que l'on voyait arriver sans cesse des ports de l'Océan et de la Méditerranée à Brest. Ils s'élevèrent bientôt au nombre de soixante et quinze, sans compter les galères, les brûlots, les frégates légères et les bâtiments de charge. C'était la flotte la plus redoutable que Louis XIV eût encore mise en mer.

L'avant-garde, commandée par Château-Renault et portant flamme bleue au mât d'avant, était ainsi composée : *le Fier*, de 68 canons et quatre cent quatre-vingts hommes, monté par de Relingues, nouveau chef d'escadre d'Aunis; *le Fort*, de 52 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de La Harteloire; *le Maure*, de 52 canons et deux cent soixante et dix hommes, capitaine de la Galissonnière; *l'Éclatant*, de 64 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de Septesmes; *le Conquérant*, de 70 canons et cinq cent soixante hommes, monté par le lieutenant général Vilette-Murçai, vice-amiral de l'escadre; *le Courtisan*, de 62 canons et quatre cents hommes, capitaine de Pointis; *l'Indien*, de 50 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de Roussel; *le Trident*, de 52 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de Ryberette; *le Hardi*, de 58 canons et trois cent vingt hommes, capitaine des Gouttes; *le Saint-Louis*, de 56 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de La Roque-Persin; *l'Excellent*, de 56 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de Montbron; *le Pompeux*, de 74 canons et

quatre cent cinquante hommes, capitaine d'Aligre; *le Dauphin-Royal*, de 110 canons et sept cents hommes, portant le pavillon du lieutenant général Château-Renault, amiral de l'escadre; *l'Ardent*, de 62 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine d'Infreville de Saint-Aubin; *le Bon*, de 52 canons et trois cents hommes, capitaine de Digoine du Palais; *le Fendant*, de 52 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine Treillebois de la Vigerie; *le Courageux*, de 60 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de Sévigné; *la Couronne*, de 58 canons et quatre cent cinquante hommes, portant le nouveau chef d'escadre de Flandres, de Langeron, contre-amiral de l'escadre; *le Ferme*, de 54 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de Vaudricourt; *le Téméraire*, de 52 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine du Rivau-Huet. A cette avant-garde étaient en outre attachés trois vaisseaux hors ligne, faisant l'office de frégates, à savoir : *le Solide*, de 48 canons et deux cent cinquante hommes, capitaine de Ferville; *l'Alcion*, de 44 canons et cent cinquante hommes, capitaine Jean Bart; *l'Éole*, de 50 canons et deux cent cinquante hommes, capitaine du Tast; et six brûlots portant chacun trente hommes : *l'Hameçon*, de 6 canons, capitaine des Lauriers; *le Fanfaron*, de 10 canons, capitaine La Sève; *la Branche-d'Olivier*, prise anglaise, de 6 canons, capitaine Moreau; *l'Impudent*, de 10 canons, capitaine Origène Marchand; *le Déguisé*, de 4 canons, capitaine de La Lande, et *le Dur*, de 10 canons, capitaine Longchamps.

Le corps de bataille portant flamme blanche au grand mât et commandé par le comte de Tourville, vice-amiral de Ponant depuis la fin de l'année précédente et amiral de toute la flotte, se composait comme il suit : *le Brusque*, de 50 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de Ricours; *l'Arrogant*, de 54 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine chevalier des Adrets; *l'Arc-en-ciel*, de 44 canons et deux cent cinquante hommes, capitaine de Sainte-Maure; *le Henri*, de 62 canons et trois cent soixante hommes, capitaine d'Amblimont; *le Souverain*, de 80 canons et cinq cent soixante hommes, monté par le chef d'escadre de Picardie de Nesmond, contre-amiral de l'escadre; *le Brillant*, de 66 canons et trois cent soixante hommes, capitaine de Beaujeu; *le Neptune*, de 46 canons et deux cent trente hommes, capitaine

de Forbin; *le Sans-Pareil*, de 58 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de La Rongère; *le Fidèle*, de 46 canons et deux cent cinquante hommes, capitaine de Forbin Gardanne, *le Diamant*, de 56 canons et trois cents hommes, capitaine de Serquigny; *le Sérieux*, de 56 canons et trois cent soixante et dix hommes, capitaine de Bellefontaine; *le Tonnant*, de 70 canons et quatre cent quatre-vingt-dix hommes, monté par le marquis de La Porte, nouveau chef d'escadre de Provence; *le Soleil-Royal*, de 98 canons et neuf cents hommes, portant le pavillon de Tourville; *le Saint-Philippe*, de 80 canons et cinq cents hommes, monté par le marquis de Coëtlogon, nouveau chef d'escadre de Bretagne; *le Marquis*, de 80 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de Château-Morand; *le Furieux*, de 60 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine Desnots; *le Fortuné*, de 58 canons et trois cent vingt hommes, capitaine Pallas; *l'Apollon*, de 56 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine Bidault; *le Saint-Michel*, de 54 canons et trois cent trente hommes, capitaine de Villars; *l'Entreprenant*, de 56 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de Sebeville; *le Magnifique*, de 76 canons et cinq cent soixante hommes, monté par le lieutenant général d'Amfreville, vice-amiral de l'escadre; *le Content*, de 56 canons et trois cent soixante et dix hommes, capitaine de Saint-Pierre; *le Vermandois*, de 58 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine du Chalard; *le Cheval-Marin*, de 40 canons et deux cent quarante hommes, capitaine d'Amfreville jeune; *le Fougueux*, de 58 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de Saint-Marc; plus un vaisseau hors ligne, *le Faucon*, de 44 canons, capitaine de Montbault, et six brûlots portant chacun trente hommes, à savoir : *l'Espion*, de 10 canons, *l'Insensé*, de 10 canons; *la Jolie; la Bouffonne; le Fâcheux*, de 10 canons, et *le Périlleux*, de même force, capitaines Drognon-Terras, Cadenau, Naudy, Descourtis, Verguin et Monier.

L'arrière-garde, commandée par le vice-amiral de Ponant en survivance Victor-Marie d'Estrées, et portant flamme blanche et bleue au mât d'artimon, se composait des bâtiments suivants : *le Comte*, de 40 canons et deux cent trente hommes, capitaine de La Roche-Courbon-Blenac; *le Vigilant*, de 52 canons et trois cents

hommes, capitaine de Chalais; *le Parfait*, de 62 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de Machault; *le Triomphant*, de 70 canons et quatre cent quatre-vingt-dix hommes, monté par de Flacourt, chef d'escadre de Languedoc, contre-amiral de l'arrière-garde; *le Bourbon*, de 62 canons et quatre cents hommes, capitaine d'Hervault; *le Vaillant*, de 48 canons et deux cent quatre-vingt-dix hommes, capitaine de Feuquières; *le Duc*, de 48 canons et deux cent quatre-vingt-dix hommes, capitaine de Pallières; *le Capable*, de 54 canons et trois cents hommes, capitaine de La Boissière; *le Brave*, de 54 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de Champigny; *le François*, de 46 canons et deux cent cinquante hommes, capitaine d'Hailly; *l'Agréable*, de 58 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de la Motte-Genouillé; *le Florissant*, de 80 canons et quatre cent cinquante hommes, capitaine de Cogolin; *le Grand*, de 80 canons, monté par Victor-Marie d'Estrées; *le Belliqueux*, de 74 canons et quatre cent quatre-vingt-dix hommes, capitaine des Francs; *le Prince*, de 56 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine baron des Adrets; *le Prudent*, de 52 canons et trois cent vingt hommes, capitaine des Herbiers; *le Modéré*, de 50 canons et trois cents hommes, capitaine des Augers; *le Fleuron*, de 54 canons et trois cent vingt hommes, capitaine de Chabert; *l'Aimable*, de 70 canons et quatre cents hommes, capitaine du Magnon; *l'Intrépide*, de 80 canons et cinq cent soixante hommes, monté par le nouveau lieutenant général Jean Gabaret, vice-amiral de l'arrière-garde; *le Glorieux*, de 60 canons et trois cent quatre-vingt-dix hommes, capitaine de Bellisle-Érard; *l'Illustre*, de 66 canons et quatre cent cinquante hommes, capitaine de Rosmadeck; *le Terrible*, de 74 canons et quatre cent quatre-vingt-dix hommes, monté par Pannetier, nouveau chef d'escadre de Normandie; plus un vaisseau hors ligne, *le Léger*, de 44 canons et deux cents hommes, capitaine du Rouvroy; et six brûlots portant chacun trente hommes, savoir : *l'Impertinent*, prise anglaise, de 6 canons; *le Diligent*, *le Boute-Feu*, *le Royal-Jacques*, *la Maligne* et *l'Extravagant*, de 6 à 10 canons, capitaines Framicourt, Rolland, Jean-Étienne, Peyron, de Reussy et de Longchamps-Montendre. Vingt bâtiments de charge, plus les quinze galères de Rochefort et cinq frégates légères accompagnaient cette flotte sur

laquelle était embarqué, en sa qualité d'administrateur de la marine, l'intendant de Vauvrey.

Ce grandiose armement naval sortit de Brest, le 23 juin 1690, dans un ordre admirable, pour aller à la recherche des flottes combinées d'Angleterre et de Hollande qui enfin ne paraissaient plus devoir décliner une rencontre. Malheureusement, le temps, qui s'était annoncé d'une manière favorable, changea subitement, força la flotte française à relâcher au Camaret, et, quand elle eut remis à la voile, ne laissa pas aux galères, commandées par le bailli de Noailles, la possibilité de rejoindre. Cependant Tourville, profitant des flux ou des reflux pour faire route, jetant l'ancre quand il les avait contraires, et la levant quand ils lui devenaient favorables, en un mot, pour employer le langage de mer, *étalant les marées*, gardait la flotte ennemie à vue, depuis plusieurs jours qu'il l'avait découverte, et n'attendait qu'un changement de vent pour la forcer au combat. Il était allé la chercher jusque sur les côtes d'Angleterre, au delà de l'île de Wight, faisant çà et là des prisonniers sur le littoral, plaçant lui-même sa station en face de Plymouth, et ne laissant plus à ses adversaires aucune possibilité de fuir, sans qu'une honte, pire que la défaite, s'ensuivît. Le 10 juillet 1690, jour à jamais glorieux pour la marine française, les flottes opposées se trouvèrent en présence, à la hauteur de Beachy-Head, ou cap de Beveziers, sur la côte d'Angleterre, à la vue de l'île de Wight.

Les forces navales combinées des Anglais et des Hollandais s'élevaient à cinquante-neuf vaisseaux pouvant entrer en ligne, et à cinquante-trois bâtiments inférieurs. Les vice-amiraux hollandais Evertzen et Vander-Putten commandaient, le premier, l'avant-garde ennemie, le second, le corps de bataille; l'amiral anglais Herbert, que Guillaume, pour dissimuler sans doute la défaite de Bantry, avait récemment nommé comte de Torrington, avait l'arrière-garde. Depuis que l'Angleterre s'était donné un roi hollandais, il semblait qu'elle effaçât sa marine devant celle de la république batave, que naguère encore elle se plaisait tant à humilier.

Tourville écarta d'abord huit de ses vaisseaux qui, étant au-dessous de 50 canons, lui semblaient trop faibles pour soutenir le choc; puis il se mit en bataille sur une seule ligne. Imposant

spectacle ! Voilà les flottes contraires qui, rangées en lignes droites parallèles l'une à l'autre, sur la vague qui les soulève majestueusement, manœuvrent, selon l'usage, de manière à se gagner le vent Celle qui parviendra à laisser ou à mettre la flotte adverse sous le vent, et à se tenir elle-même au vent, aura des chances précieuses et qu'elle serait bien imprudente et inhabile de ne pas mettre à profit : elle pourra s'approcher de son ennemie selon qu'il lui conviendra, pour ainsi dire, régler le temps et la distance du combat de la manière qui lui semblera la plus avantageuse; si elle a de son côté la supériorité du nombre, elle pourra, au moyen d'un détachement, fondre sur la queue de flotte opposée, et presque infailliblement mettre celle-ci en désordre; si quelques vaisseaux de l'armée restée sous le vent sont désemparés, celle qui est au vent aura toutes les chances favorables pour détacher avec profit des brûlots, et pour faire courir avec succès après les fuyards; enfin, parmi d'autres avantages encore, elle comptera celui de ne point voir la fumée de ses canons repoussée avec violence dans ses vaisseaux, aveugler, étouffer les canonniers, et empêcher les matelots de manœuvrer. On comprend que de tels avantages soient ardemment recherchés par Tourville. Toutefois il ne peut les gagner; le vent, soufflant incessamment de la bande du nord, met, ainsi que la marée, des obstacles invincibles à sa manœuvre. Mais du moins, quand il a porté sa ligne de bataille au plus près du vent qu'il lui a été possible, il ne lâche pas ce demi-succès, et s'apprête à profiter de tous les bénéfices qui restent à l'armée placée sous le vent; car elle aussi a les siens qui, bien que moins grands que ceux de l'armée au vent, ne sont pas non plus à mépriser. Il sait que, dans cette situation, ses vaisseaux pourront toujours faire jouer leurs batteries basses, sans avoir à craindre qu'une risée (violente bouffée de vent) survenant tout à coup, leur fasse prendre l'eau par les sabords, comme en sont menacés, le cas échéant, les vaisseaux de la flotte qui ont le vent, lesquels alors, penchés sur le côté par la soudaine irruption de la risée, se verront dans la nécessité de fermer les sabords de leurs batteries basses, pour se défendre des vagues inondant les ponts et jetant le désordre dans les équipages. Il sait qu'il pourra mettre plus aisément à couvert ses vaisseaux désemparés, qui n'auront plus qu'à se laisser tom-

ber sous le vent pour se tirer de la mêlée, et pour travailler, hors du feu de l'ennemi, à se réparer. Tourville sait enfin que si la fortune ne répond ni à son habileté ni à son courage, il lui sera plus facile, étant sous le vent, de sauver sa flotte, en faisant sa retraite vent arrière, avec les précautions voulues. Toutes chances pesées, il donne signal d'engager la bataille. Tourville avait depuis peu travaillé à perfectionner l'art des signaux pour les armées navales, qui, avant lui, était encore dans l'enfance. Il s'en servit fort utilement à Beveziers.

L'avant-garde des ennemis, ayant forcé de voiles, dépassa celle que commandait Château-Renault, et se jeta au milieu des Français, laissant ainsi un vide entre elle et le reste des flottes combinées. Tourville profita aussitôt de l'imprudence de ses adversaires pour séparer leur avant-garde d'avec leur corps de bataille. Une partie de ses vaisseaux fit tête aux Anglais et aux Hollandais, tandis que Château-Renault avec son avant-garde, que ces derniers avaient dépassée, comme on l'a vu, se repliait fort habilement sur eux pour les investir. Malheureusement pour l'entier succès de cette manœuvre, un calme survint qui ne permit pas à Château-Renault d'arriver assez tôt pour détruire complétement l'escadre d'Evertzen. Cette escadre était déjà exposée au feu du corps de bataille que conduisait Tourville en personne. L'amiral français, vaillamment secondé par ses deux matelots, Coëtlogon et de La Porte, l'attaqua à demi-portée de canon avec tant de vivacité qu'elle fut presque toute désemparée ; il rasa le vice-amiral hollandais et un des matelots de celui-ci comme de vrais pontons, et mit deux ou trois autres vaisseaux sur le côté. Dans le plus terrible feu de l'action, Petit-Renau, occupé sur la flotte française à dresser froidement un plan, eut la basque de son justaucorps emportée par un boulet de canon, qui lui passa entre les jambes. Deux officiers généraux hollandais, Brakel et Jean Dick, furent tués. Un vaisseau ennemi se rendit au chef d'escadre de Nesmond.

L'amiral anglais, trop accusé peut-être de n'avoir pas fait suffisamment son devoir, aperçut le désastre des Hollandais, et voulut dégager Evertzen. Il s'attacha, dans ce but, aux bâtiments les plus faibles de l'arrière-garde française, et réussit d'abord à en faire plier quelques-uns ; mais les autres, animés par l'exemple

de Victor d'Estrées et du brave Pannetier, dont une bombe mit une partie du vaisseau en feu, sans l'arracher au combat, soutinrent si bien le choc, que force fut à l'ennemi de lâcher prise. Le capitaine de Rosmadeck, monté sur *l'Illustre*, de 66 canons, longtemps, à lui seul, eut affaire à cinq gros vaisseaux, contre lesquels il tint avec une valeur et une fermeté dignes d'être enregistrées par l'histoire. Le vaisseau de l'amiral anglais qui allait, mais sans succès, d'une division à l'autre de la flotte française, s'étant trouvé par le travers du *Soleil-Royal*, fut, de prime abord, si durement mené par Tourville, qu'il se fit bien vite remorquer par trois à quatre chaloupes, et sortit précipitamment de ligne, à demi dématé. Plusieurs capitaines de vaisseaux anglais perdirent la vie. Le nombre des tués et des blessés était immense sur les flottes alliées; il était moindre de plus de moitié du côté des Français; parmi leurs morts, ceux-ci comptaient le chevalier de Clermont, officier de galères, qui, servant sur le vaisseau *le Pompeux*, capitaine d'Aligre, périt au poste d'honneur.

L'amiral Herbert, obligé à la fuite, se comporta du moins en marin expérimenté, pour que le désastre des flottes combinées ne fût pas poussé à ses dernières conséquences. Quelque mécontentement qu'aient témoigné de lui les vice-amiraux de Hollande, il paraît néanmoins que ce fut à son habileté qu'ils durent le salut d'une partie de leurs vaisseaux. Après être resté quelque temps en assez bon ordre et toutes ses voiles ferlées, à certaine distance de la flotte française, il s'aperçut que celle-ci dérivait par la force des courants. Aussitôt il fit jeter ses ancres, dans l'espérance de séparer les deux armées, si celle de Tourville n'imitait pas cette manœuvre. En effet, Tourville, et c'est une faute qu'on lui reproche, négligea de le faire; se trouvant chassé par la marée, il fut entraîné pendant la nuit loin de ses adversaires qui, sans cela, ne fussent peut-être pas venus à bout d'empêcher un seul de leurs vaisseaux d'être pris, coulé ou brûlé. Les quinze galères de Rochefort firent grand défaut à Tourville pour achever la déroute de l'ennemi.

Le lendemain néanmoins on mit le feu au vaisseau d'un vice-amiral de Hollande, et treize autres vaisseaux des alliés eurent le même sort, après s'être échoués sur la côte d'Angleterre. Un plus grand nombre auraient péri, sans la faute que l'on reproche encore

à Tourville, d'avoir poursuivi jusqu'à la baie de Rye, en ordre de bataille, un ennemi battu. Mais quel général célèbre ne s'est pas trompé dans sa vie? Tourville, surmontant les désavantages du vent, avait dû à son habileté et à son courage une magnifique victoire; tout ce qu'on a pu dire, pour en rabaisser le mérite, c'est qu'il ne la compléta pas, dans ses suites, autant qu'il eût peut-être été possible.

L'amiral anglais doubla avec la flotte des alliés le pas de Calais, et, en arrivant dans la Tamise, il fut mis à la Tour de Londres. Il n'en sortit que quand il eut été absous par un conseil de guerre. Les Hollandais, oubliant que l'imprudente manœuvre d'un de leurs vice-amiraux avait commencé la défaite des coalisés, n'eurent pas de trêve pourtant qu'on ne leur eût sacrifié l'amiral anglais, qui fut dépouillé de toutes ses charges. La consternation avait été immense à Londres, quand on y avait appris que les flottes des alliés se réfugiaient dans la Tamise, et que leurs vaisseaux se brûlaient successivement à la côte pour ne pas tomber au pouvoir d'un vainqueur qui les poursuivait dans le canal. Peu s'en fallait même que Tourville ne les eût attaqués jusque sous les murs de Londres, et le défaut de pilotes qui connussent bien l'entrée de la Tamise l'avait seul arrêté dans sa marche victorieuse. Aux agitations de la crainte succédèrent bientôt, en Angleterre, les perplexités du découragement, quand on y fut informé que les Français venaient, en outre, de remporter, à Fleurus, une grande victoire continentale. On s'attendait à tout moment, de l'autre côté de la Manche, à voir la France fondre avec toutes ses forces de terre et de mer sur la Grande-Bretagne, qui était déchirée, dans son propre sein, par deux partis rivaux. Un auteur anglais assure que l'empire britannique était alors ébranlé jusqu'aux fondements (4). Une médaille portant pour légende ces mots : « *Imperium maris assertum*, » consacra le souvenir et la gloire de la marine française à la bataille de Beveziers (5).

Diverses circonstances, parmi lesquelles on met au premier rang la maladie de Seignelai, donnèrent le temps à cet empire si rudement menacé de se raffermir. Il paraît que le ministre de la marine avait eu l'intention de s'embarquer sur la flotte pour en diriger les opérations, suivant un plan qui lui eût peut-être con-

quis le bâton de maréchal de France, objet, dit-on, de ses vœux, si sa santé lui eût permis de l'exécuter. Ce plan ne tendait pas à moins qu'à détruire le commerce des Anglais, en brûlant leurs ports par le moyen des bâtiments légers. Une escadre de vingt-cinq frégates serait entrée, en même temps, dans le canal de Saint-Georges qui sépare l'Angleterre de l'Irlande, et y aurait coulé bas ou réduit en cendres tous les bâtiments qui servaient au transport des troupes de Guillaume III, de l'une à l'autre île. Ce vaste dessein, tout à fait dans le caractère de Seignelai, était, selon quelques-uns, connu du seul vice-amiral de Tourville, à qui le jeune ministre l'avait confié, dans l'impossibilité où il était de le conduire par lui-même. Mais Tourville répondit au reproche de ne l'avoir point exécuté, en général prudent et ménager des forces qu'on lui avait confiées, faisant remarquer que les Anglais, dans leur panique, avaient enlevé toutes les marques ou balises indiquant les dangers et les passages de leurs côtes et de leurs ports, ce qui rendait l'entreprise par trop hasardeuse.

Cependant, comme Seignelai le pressait, courrier par courrier, de tirer quelques brillants résultats de sa victoire de Beveziers, allant jusqu'à l'appeler, pour l'échauffer, *brave de cœur et poltron de tête*, Tourville, maître de la mer, envoya chercher au Camaret les galères qui y avaient été retenues par les temps contraires, et fit deux détachements de cinq vaisseaux chacun, l'un, sous les ordres du lieutenant général d'Amfreville, pour aller croiser sur les côtes d'Irlande, l'autre, sous les ordres du chef d'escadre de Relingues, pour croiser vers le pas de Calais et observer les ennemis : tandis qu'il se préparait, dans les eaux de Torbay, sur les côtes d'Angleterre, à faire personnellement une descente en quelque endroit de ce royaume. Il s'embarqua, le 4 août, dans son canot, pour visiter lui-même la côte, et il s'assura qu'il n'était point de lieu plus propice que Tingmouth, dans le comté de Northumberland, pour que les galères du bailli de Noailles, qui l'avaient rejoint, opérassent un débarquement. Son but était principalement d'y brûler douze vaisseaux qui y étaient à l'ancre. Pour faciliter son projet, Tourville usa de ruse, fit donner l'alarme pendant toute la nuit du 4 au 5 juillet, du côté de Torbay, par huit chaloupes pleines de mousquetaires qui firent un feu continuel. Les Anglais s'y laissèrent prendre, et se mirent eux-mêmes

hors d'état de s'opposer au débarquement des Français à Tingmouth, en portant toutes leurs forces sur un autre point. Les galères s'avancèrent, la nuit, sur deux colonnes, ayant au milieu d'elles quarante-huit chaloupes des vaisseaux, qui portaient ensemble dix-huit cents hommes d'élite, dont mille seulement environ devaient mettre pied à terre. Victor-Marie d'Estrées avait sollicité et obtenu le commandement de cette troupe. On mouilla à demi-portée de canon de Tingmouth; et, dès le point du jour, à un signal donné, on commença la descente. D'Estrées, alors dans sa vingt-neuvième à trentième année, sauta le premier à terre, et fut aussitôt suivi de tout son monde. Lorsqu'il l'eut rangé en bataille, il marcha droit à un retranchement où l'on avait vu se retirer environ cent cinquante hommes qui d'abord s'étaient montrés sur le rivage. Ce n'étaient que des miliciens. D'Estrées entra dans le retranchement, s'empara d'une batterie de trois pièces de canon, d'un édifice voisin, et s'étant assuré de toutes les avenues par où les ennemis pouvaient rentrer dans Tingmouth, il alla brûler les douze bâtiments qui étaient dans le port, dont plusieurs de 24 à 40 pièces de canon. On en avait préalablement enlevé les canons et les autres objets de valeur, pour les emporter sur les galères. Quand l'opération fut terminée, le rembarquement se fit dans le même ordre qu'on avait fait la descente. Cette expédition, qui ne dura que cinq heures et qui ne coûta la vie à personne, s'acheva à la vue de six mille hommes de troupes réglées d'Angleterre, qui n'étaient plus qu'à trois quarts de lieue de Tingmouth, et dont on reconnaissait déjà les premiers bataillons.

Quatre jours avant que la bataille de Beveziers fût livrée, le 6 juillet 1690, Forant était sorti de Brest, avec huit vaisseaux, deux frégates et deux flûtes, pour escorter un convoi considérable de vivres et de munitions destiné à l'Irlande, et pour aller ensuite croiser dans le canal de Saint-Georges ainsi que dans les parages de Liverpool et de Chester. Il mouilla, le 13 du même mois, sans avoir rencontré d'obstacle, dans le port de Kingsale. Contrairement aux espérances de la cour de Versailles, il était arrivé, non pour donner des secours agressifs à Jacques II, mais des secours de retraite à un vaincu.

En effet, Guillaume III, un édit de tolérance d'une main et

une épée de l'autre, malgré les revers de ses armées navales avait repris, en Irlande, du terrain sur son rival. Pendant que des Français, commandés par Lauzun, avaient combattu pour Jacques II, d'autres Français, si malencontreusement expatriés par l'édit révocatif de celui de Nantes, avaient combattu pour Guillaume, avec le maréchal de Schomberg. Définitivement, dans le temps même que Tourville remportait sa victoire de Beveziers, le sort de Jacques II et des Stuarts s'était décidé. Placé en Irlande dans la situation la plus critique, devant une armée plus forte que la sienne, Jacques II prit le parti de risquer le tout pour le tout et alla camper derrière la rivière de la Boyne, près de Drogheda, port d'Irlande dans le Leinster. Comme à marée basse cette rivière est guéable en beaucoup d'endroits, il ne tarda pas à y être attaqué. Au point du jour du 8 juillet 1690, l'avant-garde de Guillaume III se montra et commença à charger les bataillons légitimistes les plus avancés ; le gros de l'armée anglaise s'étant à son tour approché, le feu dura de part et d'autre toute la journée, mais sans qu'il en sortît encore rien de décisif. Lauzun, qui commandait le petit corps d'armée française, laissa auprès du pont de Selen quelques dragons pour s'opposer aux ennemis et donner ainsi à l'infanterie la facilité de s'emparer du passage d'Ollebrigs. Le 9 juillet, Guillaume fit attaquer, par douze bataillons et dix-huit escadrons, ce passage que Tyrconnel fut obligé d'abandonner. Les Français, pendant ce temps, se portèrent vers un village voisin où ils se battirent avec tant d'énergie et de valeur, qu'ils laissèrent plus de deux mille ennemis sur la place, parmi lesquels le maréchal de Schomberg. L'armée de Jacques II se soutint encore tant bien que mal toute cette journée du 9 ; mais, ne pouvant renouveler ses pertes qui étaient considérables, elle fit retraite pendant la nuit et gagna Dublin, comptant y trouver un dernier appui. Au contraire, la plus affreuse panique y régnait ; le gouverneur et trois régiments irlandais qui formaient naguère la garnison de cette capitale l'avaient précipitamment abandonnée, et les habitants étaient dans le désordre et la consternation. En l'état désespéré des choses, Lauzun et Tyrconnel continuèrent leur retraite jusqu'à Limerick, dans le comté de ce nom, où ils arrivèrent sans avoir perdu ni canons, ni bagages. De son côté, Jacques II se rendit, le 14 juil-

let, à Kingsale, dans le comté de Munster, où il trouva l'escadre de Forant. Il s'embarqua, dès le même jour, sur *la Mutine*, commandée par Duquesne-Mosnier, qui l'amena à Brest, sous l'escorte de trois frégates et d'une corvette.

Pendant ce temps, Forant, avec le reste de son escadre, parvint jusqu'à Limerick et y débarqua les vivres et les munitions qu'il avait convoyés, ce qui sauva la vie aux troupes françaises et irlandaises qui manquaient de pain depuis deux jours, et les mit en état non-seulement de soutenir avec fermeté les efforts que fit Guillaume III, le 22 août 1690, pour emporter la place d'assaut, mais encore de faire de victorieuses sorties pendant vingt-deux jours.

La satisfaction de Guillaume III était déjà singulièrement modérée par la nouvelle soudaine du désastre de son armée navale; et il n'est guère douteux que si, dans ce temps, les affaires avaient été conduites pour Jacques II de la même manière sur terre que sur mer, ce prince aurait recouvré, ne fût-ce que passagèrement, son trône. La perplexité de Guillaume III, malgré son triomphe en Irlande, dura donc encore plusieurs semaines, et il ne put défendre à son âme, habituée à dissimuler, de se dilater, quand il apprit que la flotte victorieuse de Tourville était retournée du côté de Brest.

En effet, soit excès de prudence, soit absolue nécessité, soit enfin qu'il ne voulût pas assumer sur lui la responsabilité des événements à un moment où Seignelai, touchant à la mort, ne donnait plus que des ordres fébriles et décousus, Tourville, après avoir encore brûlé cinq vaisseaux ennemis, se disposa à désarmer dans les derniers jours du mois d'août.

Guillaume III se hâta de mettre à profit la tranquillité dans laquelle on le laissait du côté de la mer, pour presser les conséquences de sa victoire de la Boyne. Le 9 septembre, il entreprit de faire une nouvelle et décisive attaque contre Limerick. Un simple capitaine, nommé Boisselot, qui commandait, en ce moment, en qualité de gouverneur de la place, défendit celle-ci avec tant de courage et d'habileté, qu'il eut l'insigne honneur de forcer Guillaume III et toute son armée à lever le siége. Ce qui engagea encore le roi de la Grande-Bretagne à prendre ce parti, ce fut l'arrivée d'un nouveau convoi de vivres et de munitions, escorté

par cinq vaisseaux, sous les ordres du marquis d'Amfreville. Guillaume retourna en Angleterre et laissa au fameux Churchill, duc de Marlborough, le soin de terminer ce qu'il avait commencé en Irlande. Après s'en être entendu avec Tyrconnel, et avoir laissé aux Irlandais des munitions dans les places de Cork, Limerick, Sligo et Galway qui tenaient encore pour le prétendant, Lauzun se rembarqua, le 18 septembre 1690, avec la plus grande partie des troupes françaises, sur l'escadre de d'Amfreville, et arriva à Brest, le 9 octobre, sans avoir rien rencontré en route qui se fût opposé à son passage. Peu après, le désarmement, définitif pour cette année, de toute la flotte française eut lieu dans ce port.

Il importe de ne pas passer sous silence des événements importants qui avaient eu lieu en Amérique et dans les mers environnantes, pendant les campagnes, en Europe, de 1689 et 1690.

Le 12 janvier de la première de ces années, il y eut, dans les eaux de Saint-Domingue, à la hauteur du cap de Cruz, un combat entre un bâtiment corsaire français, commandé par le capitaine de Latre, et deux bâtiments hollandais. Ceux-ci, que de Latre s'était flatté de surprendre, furent avertis à temps, et reçurent chaudement leur adversaire. Le capitaine français se battit en brave, mais ne put réussir qu'à se faire tuer; son bâtiment fut pris.

Quelque temps après, le gouverneur Cussi, qui venait de réprimer une révolte au Cap-Français, leva quatre cents cavaliers, quatre cent cinquante fantassins, plus cent cinquante nègres destinés à conduire les bagages et les chevaux de main, et marcha sur San-Yago de Cavalleros, pour enlever cette place intérieure de l'île Saint-Domingue aux Espagnols. Il envoya son secrétaire, Boyer, demander au gouverneur de San-Yago s'il serait assez digne chevalier pour accepter le combat qu'il lui offrait en pleine savane (6), et décider ainsi à qui, du roi de France ou du roi d'Espagne, resterait l'île de Saint-Domingue, le sommant, au cas contraire, de se soumettre lui et ses compatriotes, avec réserve de leurs priviléges. Le gouverneur espagnol accepta le combat, et descendit avec les siens dans la savane. Sa défaite fut entière, et Cussi entra, par suite, sans coup férir, dans la place de San-Yago, qu'il trouva déserte. On en avait tout emporté, moins les vivres et les boissons, que l'on soupçonna d'être empoisonnés à dessein.

La petite armée de Cussi, pour se venger, mit le feu à la ville, puis opéra sa retraite.

Une révolte de la garnison ayant eu lieu à Surinam contre la domination hollandaise, une compagnie française, particulièrement composée de Parisiens, proposa de faire les frais d'une expédition pour enlever les habitations et les richesses de cette colonie. Louis XIV fournit à cette compagnie quatre bâtiments et quatre cents hommes tant soldats que matelots, pour l'exécution de l'entreprise à la tête de laquelle fut mis Ducasse, ayant sous ses ordres le capitaine de Gennes, de la marine royale. Ducasse partit de La Rochelle, le 13 février 1689, et fut joint peu après par un navire flibustier, monté de 12 canons et de cent cinquante hommes, qui s'empara d'un bâtiment espagnol après un léger combat. L'expédition mouilla ensuite à Cayenne où ses forces s'élevèrent à deux bâtiments de guerre, de 30 à 38 canons, et deux flûtes de l'État, une barque longue, un brûlot, une galiote à bombes, un bâtiment flibustier, deux autres bâtiments, *le Glorieux* et *la Diligente*, capitaines Muret et Durand, quatre grandes chaloupes et deux pirogues. Le 29 avril 1689, Ducasse leva l'ancre de Cayenne et, le 6 mai, il arriva à peu de distance de la rivière de Surinam. Là, il apprit que la situation avait changé du tout au tout en faveur des Hollandais; que la garnison, rentrée dans la soumission, s'était renforcée de troupes européennes, et qu'en outre quatorze bâtiments ennemis, dont un vaisseau de 60 canons, étaient en mesure d'appuyer la défense de la colonie hollandaise. Ducasse ne voulut pas néanmoins se retirer, sans avoir fait une tentative contre Surinam. Les dispositions d'attaque qu'il prit auraient fait honneur à un des plus habiles et anciens officiers de la marine royale; mais la difficulté des lieux pour aborder, plus encore que l'artillerie des Hollandais, le décida à abandonner l'entreprise, après avoir eu le bâtiment qu'il montait criblé de coups de canon. Il fut plus heureux contre la colonie de Berbice, qu'il soumit à une contribution. Ducasse se rendit ensuite à la Martinique où il fit travailler à réparer ses bâtiments avec tant de diligence, qu'il fut bientôt en état de joindre les principaux d'entre eux aux vaisseaux *la Perle* et *le Cheval-marin*, capitaines d'Arbouville et Guillotin, destinés à l'attaque de la partie anglaise de l'île Saint-Christophe.

Le comte de Blenac partit de la Martinique, le 22 juillet, avec ces deux vaisseaux, trois des bâtiments de Ducasse et un navire flibustier, emmenant quelques troupes de débarquement. Aidé par la partie française de l'île Saint-Christophe, dès le 30 juillet 1689, Blenac avait forcé la colonie anglaise à capituler, après lui avoir fait éprouver des pertes considérables en soldats.

Cette conquête fut de peu de durée. Au mois de juillet de l'année suivante, le commodore Laurent Wright amena de l'île de Nevis à Saint-Christophe, sur une escadre considérable, un corps d'armée de quatre mille soldats aux ordres du général Codrington, gouverneur des possessions anglaises. Le chevalier Guitaut, qui commandait alors les Français dans cette colonie, après s'être vaillamment défendu, avec une poignée de monde, capitula de la manière la plus honorable. Les vainqueurs durent le transporter ainsi que ses soldats et plusieurs habitants, avec armes et bagages, sur des bâtiments anglais, dans les terres les plus prochaines qui appartenaient à la France. Ce fut particulièrement sur la Martinique et Saint-Domingue qu'on dirigea les colons dépossédés. L'île Saint-Eustache, où il n'y avait que quatre-vingts hommes de garnison, qui pourtant tinrent plusieurs jours, tomba ensuite au pouvoir des Anglais, ainsi que la petite île de Marie-Galande, absolument sans défense. Quelques armateurs de l'île hollandaise de Curaçao firent une descente dans l'île de Sainte-Croix ; mais le commandant de la colonie, nommé de La Sausaie, en eut promptement raison, et de deux cents hommes qui avaient été mis à terre, il n'en échappa que vingt-sept.

Le 20 août 1690, trois cents flibustiers français, sous le commandement du capitaine Laurens, étant allés croiser dans les parages de la Jamaïque, s'emparèrent d'une frégate anglaise, de 24 canons, qui portait un riche chargement. D'autres flibustiers, sous les ordres du capitaine Desmarais, se rendirent maîtres, le 23 du même mois, d'un beau bâtiment espagnol, de 34 canons et quatre cents tonneaux, sur lequel il y avait pour plus de trois cent mille livres de marchandises.

Comme le commodore Wright se proposait d'étendre ses éphémères succès à la Guadeloupe, une escadre française, commandée par Ducasse, vint déjouer tous ses plans et le forcer à faire re-

traite. L'escadre ennemie vida la mer des Antilles, y laissant maîtresse absolue celle de France, qui ramassa trente à quarante navires marchands abandonnés par Wright, et rétablit presque partout le pavillon du roi.

Les événements avaient une physionomie plus animée encore dans l'Amérique septentrionale. Aussitôt qu'on avait connu la déclaration de guerre dans la Nouvelle-France, on y avait formé la projet, fort applaudi de Seignelai, d'enlever la Nouvelle-York aux Anglais, qui de là inquiétaient sans cesse les possessions françaises. Déjà on avait donné au chevalier de Callières, gouverneur de Montréal, qui avait conçu le plan d'attaque avec beaucoup d'habileté, le titre de gouverneur du pays à conquérir, quand diverses circonstances firent échouer le projet avant qu'on eût commencé à l'exécuter. La plus grave de ces circonstances fut un vaste soulèvement des Iroquois, excités fort à propos par les Anglais, et qui firent une irruption jusque dans l'île de Montréal. Ils avaient compté sur l'arrivée d'une flotte anglaise dans le Saint-Laurent, pour les aider à chasser complétement les Français du Canada; mais cette flotte qu'on leur avait annoncée n'était pas encore aussi proche qu'ils la croyaient et on les repoussa assez facilement, non pourtant sans qu'ils eussent occasionné de grands ravages.

Pendant ce temps, La Ferté, lieutenant de Le Moyne d'Iberville dans la baie d'Hudson, faisait prisonnier le gouverneur anglais du fort de Niewsavane, venu pour proclamer Guillaume III, au nom de la compagnie de Londres qui se prétendait unique propriétaire de la baie. Deux bâtiments de guerre s'étant montrés ensuite, pour soutenir ces prétentions, devant le fort Sainte-Anne, où d'Iberville commandait en personne, celui-ci s'en empara, et conduisit triomphalement le plus considérable à Québec. Cela se passait vers le fin de l'année 1689, à la même époque à peu près où les braves Indiens Abénaquis et Indiens Canibas, fidèles alliés des Français, se rendaient maîtres de plusieurs petites positions que les Anglais avaient usurpées, faute d'occupants, en Acadie.

L'année suivante, Frontenac, en qualité de leur *Père commun*, fit un grand appel aux alliés de la France dans le Canada. Il leur remit lui-même la hache, en leur disant qu'il était sûr qu'ils s'en serviraient bien; puis, le casse-tête à la main, il entonna, pour

les exciter, la chanson de guerre des sauvages, sur le bord des lacs immenses, et mêla sa voix au retentissement des puissantes chutes d'eau de l'Amérique du Nord. Frontenac, accompagné de Le Moyne de Sainte-Hélène, envahit le territoire de la Nouvelle-York, attaqua, prit et brûla le bourg fortifié de Corlar. De leur côté, Hertel, commandant de Trois-Rivières, ses trois fils, ses deux neveux et quelques autres braves, emportèrent d'assaut le poste anglais de Sementels. Hertel força ensuite les Anglais sur un pont, mais il eut la douleur de perdre dans cette action un de ses neveux, nommé Crévier, et de voir son fils aîné blessé au genou. Ailleurs encore, soixante Abénaquis et quelques Français canadiens, commandés par Tilli de Courtemanche et Port-neuf, prirent le fort de Kaskébé, dans la Nouvelle-Angleterre, en firent la garnison prisonnière, et contraignirent les Anglais à l'abandon de quatre autres positions fortifiées.

Frontenac fut arrêté, au milieu de ses succès, par une nouvelle au plus haut point alarmante, qui vint le surprendre loin de Québec : un fidèle Abénaqui accourut donner l'avis qu'il avait vu trente vaisseaux anglais partir de Boston pour entrer dans le Saint-Laurent, tandis que, d'un autre côté, on apprenait qu'une armée entière d'Iroquois, dirigée par des Anglais, travaillait, sur les bords du lac Saint-Sacrement, à construire des canots. De sorte qu'au moment même où l'on songeait à chasser la puissance britannique de l'Amérique du Nord, celle-ci s'avançait pour chasser du Canada la puissance française. A ces bruits précurseurs de ce qui menaçait la Nouvelle-France, se joignirent de désastreux commencements d'exécution desquels on reçut, coup sur coup, l'annonce. L'Acadie, dont toute la défense consistait en deux ou trois postes assez mal fortifiés, était tombée au pouvoir des Anglais, venus avec une flotte considérable commandée par Guillaume Phips. Une cinquantaine de flibustiers de la même nation avaient attaqué Terre-Neuve à l'improviste, surpris Parat, gouverneur de Plaisance, et son lieutenant, dans leur lit et hors du fort, enlevé les soldats épars de tous côtés et sans armes, puis s'étaient rendus maîtres de la place et des habitants, sur la menace de massacrer les prisonniers si on essayait de résister. Les flibustiers anglais, ayant chargé sur leurs navires tous les effets, meubles, armes, munitions, vivres, ustensiles de

pêche des Français, emporté une partie du canon, jeté à la mer ou encloué l'autre, démantelé la place, avaient ensuite rendu la liberté à tous leurs prisonniers indistinctement, qui se trouvèrent ainsi dans le même état, dans le même dénûment que s'ils avaient été jetés par un naufrage sur une côte déserte. Ajoutant la fuite la plus lâche à la négligence la plus coupable, Parat voulut passer en France sur des navires basques, mais ils se refusèrent à le recevoir; des navires malouins devaient se montrer plus charitables et le ramener en Europe. Ceux-ci étaient venus sous la conduite du brave capitaine Lalande qui, avec un seul bâtiment de 36 canons, entreprit de tirer vengeance des Anglais, et alla, dans cette intention, se poster dans le port de Plaisance, entre un vaisseau ennemi et le fort lui-même, s'empara de l'un, démolit à coups de canon l'autre qu'on venait de relever, fit une descente, chassa les Anglais, puis se rembarqua avec de riches dépouilles. Un officier, nommé de Costebelle ayant pris ensuite le commandement de Plaisance, travailla à s'y retrancher et à y rasseoir le commerce français. Enfin la flotte anglaise, qui avait secondé toutes les opérations contre l'Acadie et Terre-Neuve, était déjà à Tadousac; il n'y avait pas une minute à perdre: elle pouvait être devant Québec, que Frontenac ne serait pas encore de retour dans cette capitale.

Homme de rapide conception, de pareille exécution, habile général, Frontenac se sent vivement agité, mais ne se laisse point abattre par l'inattendu des événements, et il fait en sorte que son intelligente activité répare le tort qu'il a eu de ne les pas prévoir. Il vole à Québec; les voiles anglaises n'y ont pas encore paru, mais dans cinq jours, sans aucun doute, on les découvrira des murs de la ville. Ces cinq jours, Frontenac les emploie de la plus pleine et heureuse manière. La disposition d'esprit des habitants est excellente; elle n'a pas besoin d'encouragement, mais seulement d'une bonne direction: il la lui donne. A Québec, tout le monde est soldat. Il en est de même à Montréal, à Trois-Rivières: et l'on voit incessamment arriver les vaillantes milices de ces deux places pour défendre leur capitale menacée. Frontenac ordonne aux compagnies des milices de Beaupré, de Beauport, de l'île d'Orléans et de la côte de Lauson, qui couvrent Québec du côté de la rade, de ne quitter, sous aucun prétexte,

leurs postes avant de voir l'ennemi faire sa descente et attaquer le corps de la place, auquel cas elles devront se tenir prêtes à marcher où on les appellera. Le Moyne de Longueil est détaché avec une troupe de Hurons et d'Abénaquis pour aller examiner les mouvements de la flotte anglaise. Vaudreuil, commandant des troupes, est également envoyé à la découverte, avec ordre de charger les ennemis dès qu'il les verra essayer de faire une descente. On attendait des navires de France ; il était à craindre que, sans se défier de rien, ils ne vinssent se livrer à la flotte anglaise : Frontenac y pense et dépêche, par le petit canal de l'île d'Orléans, deux canots bien équipés, qui tiendront, aussi loin que possible, ces navires au courant des circonstances. Pendant ce temps, on s'occupe, jour et nuit, sans relâche, de fortifier Québec. Frontenac fait placer une batterie de huit pièces de canon sur une hauteur voisine du fort; plusieurs autres batteries sont dressées pour la défense tant de la haute que de la basse ville; de nouvelles palissades sont construites dans lé but de couvrir les fusiliers; les issues de Québec, où il n'y avait pas de portes, sont barricadées et garnies de pierriers; un chemin tournant qui conduisait de la basse à la haute ville, est coupé par trois différents retranchements de barriques et de sacs pleins de terre. Enfin de petites pièces de canon sont disposées tout autour de Québec, qui présente, comme par enchantement, une défense non interrompue. Voilà ce qu'un actif gouverneur sut faire en cinq jours.

Le 16 octobre 1690, à trois heures du matin, Vaudreuil apporta à Québec la nouvelle qu'il avait laissé la flotte anglaise mouillée, à trois lieues de la ville, en un endroit nommé l'Arbre-Sec. Et en effet, dès qu'il fut jour, on l'aperçut des hauteurs; elle était composée de trente-quatre voiles, sous les ordres de l'amiral Guillaume Phips. Le bruit se répandit qu'elle portait trois mille hommes de troupes de débarquement. C'était beaucoup pour un pays qui, dans toute sa vaste étendue, comptait à peine, femmes, vieillards, enfants et hommes capables de porter des armes compris, dix à douze mille colons. A mesure que la flotte ennemie avançait, Phips en faisait ranger les plus petits bâtiments le long de la rive de Beauport, entre l'île d'Orléans et ce qu'on appelait la Petite-Rivière ; les autres navires anglais te-

naient le large; tous jetèrent les ancres vers les dix heures; et, dans le même moment, on distingua une chaloupe, portant pavillon blanc à l'avant, qui se détachait du vaisseau-amiral et venait vers la ville. C'était un trompette que Phips envoyait à la place, croyant qu'elle était complétement au dépourvu, hors d'état de soutenir un seul jour de lutte, et qu'il en aurait aussi aisément raison que de Port-Royal d'Acadie. On promena l'envoyé anglais dans tous les quartiers de Québec, on lui donna à entendre que toute la ville était semée de chausse-trapes, et que l'ennemi n'y pourrait faire vingt pas sans être obligé de franchir un retranchement. Le trompette présenta en tremblant la sommation de l'amiral anglais : elle concluait à l'abandon de toute la Nouvelle-France par les Français. Un cri de colère et d'indignation fut répété d'écho en écho par toute la ville. Le trompette néanmoins se hasarda à demander une réponse écrite. « Je vais répondre à votre amiral, s'écria Frontenac, par la bouche de mon canon. » Et le trompette fut reconduit, les yeux bandés, sur son canot. Phips, étonné d'avoir à faire un siége dans les formes, commença pourtant tout aussitôt l'attaque. Le premier coup de canon qui lui répondit de la place renversa son pavillon. La marée ayant fait dériver cet étendard amiral, quelques braves Français se jetèrent à la nage, et allèrent le prendre, malgré le feu qu'on faisait sur eux, à la vue de toute la flotte anglaise. On le regarda comme un présage de victoire, et sur-le-champ il fut porté triomphalement dans la cathédrale de Québec, où on le vit plus de cinquante ans durant. Frontenac avait dessein d'engager les ennemis à traverser la rivière Saint-Charles, seul côté par lequel la place fût attaquable. Il en donnait pour motif que cette rivière n'étant guéable que de marée basse, une fois que les Anglais l'auraient traversée, ils ne pourraient plus reculer et seraient obligés d'accepter la bataille. Le 18, à midi, on aperçut les chaloupes de descente toutes chargées de soldats. Comme on ne savait précisément où elles avaient l'intention de faire le débarquement, on ne jugea pas à propos de leur disputer le passage. Mais dès que les Anglais, au nombre de quinze cents, eurent mis pied à terre, trois cents miliciens vinrent leur faire un genre de guerre auquel ils ne s'attendaient pas de la part des Français. Harcelés de tous côtés par des tirailleurs détachés, qui voltigeaient tout

autour d'eux de rocher en rocher, à la manière des sauvages, mais à la manière des sauvages perfectionnée par la tactique européenne, ils ne savaient où donner de la tête, et n'osaient se séparer, ni avancer, ni reculer. Le brave Hertel, à la tête des milices de Trois-Rivières, le digne Juchereau de Saint-Denis, malgré ses soixante ans, à la tête des milices de Beauport, se signalèrent dans cette journée; Saint-Denis eut même le bras cassé. Il n'était pas un coup tiré sur les Anglais qui ne portât. On entendit ceux-ci qui disaient dans leur langue : « Il faut qu'il y ait un Indien derrière chaque arbre. » Frontenac, ne voulant pas leur donner le temps de s'apercevoir qu'ils n'avaient affaire qu'à une poignée de monde, commanda un bataillon de troupes réglées pour assurer la retraite, qu'il fit sonner un peu avant la fin du jour.

Dans ce moment, quatre des plus gros bâtiments ennemis vinrent s'embosser devant Québec, mais leurs canons ne produisirent pas le moindre effet; tandis qu'au contraire la principale batterie de la ville, dont Le Moyne de Sainte-Hélène pointait lui-même toutes les pièces, portait sur les vaisseaux anglais avec une admirable justesse. Le lendemain, la place fut la première à recommencer le feu. Deux batteries, dressées sur des rochers appelés le Sault-au-Matelot, jetèrent beaucoup de confusion dans la flotte ennemie. Le 20, de grand matin, les troupes anglaises débarquées près de Beauport, s'ébranlèrent aux cris de : « Vive le roi Guillaume! » Aussitôt les deux vaillants frères Le Moyne de Longueil et Le Moyne de Sainte-Hélène s'élancèrent, à la tête de deux cents volontaires, pour leur couper le chemin. Elles furent contraintes de gagner un bois où on les laissa. Mais une douloureuse nouvelle vint assombrir la joie du triomphe. Le Moyne de Sainte-Hélène avait reçu à la jambe une blessure que l'on soupçonna, sans doute à tort, d'être empoisonnée, bien qu'elle lui ait coûté presque aussitôt la vie. La tristesse est grande, mais moindre encore que l'indignation et le besoin de la vengeance. On court avec acharnement au-devant des Anglais qui, ayant reçu pendant la nuit des renforts et des munitions, se sont remis en marche le jour suivant. Déjà on les a forcés de s'arrêter, on en a fait tomber une partie dans des embuscades, quand l'idée vient de sonner le tocsin de la cathédrale, comme si l'on

convoquait toute la ville à descendre vers l'ennemi. Une terreur panique s'empare alors des Anglais qui fuient dans un inexprimable désordre, abandonnant leurs canons, leurs munitions, et n'ayant plus d'autre but que de regagner leurs vaisseaux. On les poursuit; beaucoup sont tués, beaucoup sont faits prisonniers.

L'amiral Phips ne songea plus alors qu'à lever le siége de Québec et à sortir du fleuve Saint-Laurent, où il lui fallut abandonner neuf de ses bâtiments et beaucoup de son monde. D'un autre côté, l'armée d'Anglais et d'Iroquois qui s'était assemblée près du lac Saint-Sacrement, dans l'intention d'aller attaquer Montréal, s'était épuisée et dissipée avant de combattre, par l'effet des maladies.

Une médaille fut frappée à Paris, par ordre de Louis XIV, pour consacrer le souvenir de l'héroïque défense de Québec. Cette ville y était représentée sous la figure d'une femme assise sur un rocher, ayant à ses pieds des pavillons et des étendards anglais; auprès d'elle on voyait un castor, animal commun au Canada; le fleuve de Saint-Laurent, sous la figure d'un homme, était au pied du rocher, s'appuyant sur une urne; on lisait à la légende : *La France victorieuse dans le Nouveau-Monde;* et à l'exergue : *Québec délivré* (7).

Les affaires étaient en cet état en Europe et en Amérique, quand Seignelai mourut, le 3 novembre 1690, dans la trenteneuvième année de son âge, consumé avant le temps comme un flambeau dont le feu déborde la substance. Les derniers événements d'Irlande s'étaient ressentis de sa maladie; on peut croire que, s'il eût vécu, les affaires avec l'Angleterre eussent pris une autre tournure.

Seignelai avait élevé le ministère de la marine à la hauteur du ministère de la guerre, dans le temps où ce dernier était dirigé par le plus ambitieux, le plus jaloux des hommes, par Louvois, qui du reste ne survécut guère au rival dont il avait traversé, autant que possible, les desseins. Il est vrai que Louis XIV était là qui, loin de voir avec peine ces ambitions adverses dans les hommes de génie qui l'entouraient, semblait les entretenir au contraire, les faire rivaliser de zèle et de passion pour sa gloire. On assure pourtant qu'il vit sans regret la mort de Seignelai, de

qui l'ascendant grandissait chaque jour et se faisait trop sentir à son esprit vieillissant. A cette époque, en effet, Louis XIV était sans cesse tourmenté de l'inquiétude d'être dominé par ses ministres, alors même que, sans se l'avouer, il se mettait en quelque sorte sous la tutelle de madame de Maintenon (8).

FIN DU TOME TROISIÈME.

NOTES

ET PIÈCES JUSTIFICATIVES

DU TOME TROISIÈME.

CHAPITRE PREMIER.

(1) On trouvera des détails curieux, que nous n'avons pu tous donner, sur les actions navales de Henri II de Montmorenci pendant les guerres civiles de *la Religion*, dans la vie de ce personnage écrite par Simon du Cros, particulièrement sur sa campagne avec l'amiral hollandais Houstain ou Haustain, contre les huguenots insurgés.

(2) Il existe, dans plusieurs biographies du grand Duquesne, une étrange confusion entre les services de ce marin et ceux de son père, marin aussi, et qui avait pareillement le prénom d'Abraham. On retrouve cette confusion jusque dans des *Mémoires historiques sur les personnes illustres originaires du comté d'Eu*, par Caperon, publiés dans le *Mercure de France* de 1731. Nous allons donner l'extrait de ces *Mémoires*, qui est relatif au père de Duquesne, en en relevant entre parenthèses les erreurs, comme nous le ferons pour les autres extraits d'auteurs que nous citerons.

Extrait des Mémoires sur les personnes illustres du comté d'Eu. « Voici encore un autre capitaine de vaisseau, et depuis chef d'escadre, natif du comté d'Eu, lequel a dû son élévation à la seule force de son génie, savoir : Abraham du Quesne, père de l'illustre du Quesne, général des armées navales de France. Il naquit au bourg de Blangi, dans le comté d'Eu, de parents peu favorisés de la fortune, et qui avaient le malheur, comme ceux de l'amiral Sore, d'être infectés de l'hérésie de Calvin, ce qui est assez particulier, vu le peu de progrès que cette hérésie avait fait dans le comté d'Eu. Il y a apparence que ce fut ce qui lui donna lieu de se retirer à Dieppe où le calvinisme était plus en vogue. Il y apprit la carte marine, se mit sur les vaisseaux, et se rendit capable d'être pilote. Après avoir exercé cette profession quelque temps, il passa en Suède où, s'étant fait connaître, il obtint une place de pilote (*mieux que cela sans doute, au train dont il y alla, et avec l'importance qu'on lui donne tout de suite*) sur les vaisseaux de la reine Christine (*plus probablement de Gustave-Adolphe, quel que soit le grade d'ailleurs, le règne de ce prince n'ayant fini qu'en* 1632, *et ce Duquesne étant mort en* 1636). Comme cette princesse trouva à propos d'envoyer quelques vaisseaux en France (*la*

Suède, sous le règne de Christine, fournit, pour de l'argent, quelques vaisseaux à la France; mais le Duquesne dont il est ici question était mort depuis longtemps déjà), il fut choisi préférablement à d'autres pour les conduire, parce qu'il était Français. (*Le fils de celui dont il est ici question fut choisi par le gouvernement français, mais non par le gouvernement suédois, pour aller chercher en Suède ces vaisseaux que l'on achetait.*) S'étant distingué dans cette occasion, il fut fait capitaine de vaisseau du roi dans l'armée de France, où il se signala de manière que le roi Louis XIV ne fit pas difficulté de l'envoyer en Suède (*Quand?... L'absence de toute date permettrait à elle seule ici, comme précédemment, de dire que l'auteur parle au hasard ou tout au plus par souvenirs confus*) avec une escadre pour y ménager des affaires qui regardaient la marine (*ces vagues affaires augmentent encore l'incertitude*). Comme la France était alors en guerre avec l'Espagne (*c'est donc depuis l'année 1635, époque où la guerre éclata, mais alors il se serait passé bien des choses pour ce marin, arrivé, selon Caperon, pour la première fois en Suède et n'étant pas même encore pilote sous le règne de Christine, lequel ne date que de la fin de 1632*), Abraham du Quesne ne pouvait guère éviter d'être attaqué par les vaisseaux espagnols qui tenaient la mer, lesquels d'ailleurs le surpassaient de beaucoup en nombre. En effet, comme il revenait en France, il se donna un combat entre les deux flottes, et quoique du Quesne fît des prodiges de valeur, il reçut une blessure considérable et fut fait prisonnier. Ayant été conduit à Dunkerque (alors au pouvoir des Espagnols), il y mourut peu après de sa blessure, l'an 1635 (*probablement 1636, son fils en ayant seulement appris la nouvelle en 1637, lorsqu'il était aux îles Sainte-Marguerite et Honorat*), dans les sentiments de la religion prétendue réformée. »

De quelques erreurs du Dictionnaire historique de Moreri (1759), relativement a Duquesne : Quoique Moreri, que nous prenons souvent pour autorité, soit très-discret sur les commencements de Duquesne, et qu'il ait soin de dire, ce qui est aussi notre opinion, que ce marin n'était pas plus au siége de La Rochelle que son père, il tombe dans les erreurs très-graves que nous allons relever tout à l'heure chez les autres biographes de Duquesne, en ce qui concerne les affaires de Suède. On est étonné de trouver, quoique fort en abrégé, de telles énormités chez Moreri; la première histoire de Suède venue lui eût appris que Christian IV de Danemarck ne fut pas plus au commencement qu'à la fin de la bataille navale d'octobre 1644, etc. Il est certain aussi que Moreri s'est trompé en plaçant en 1650, et non en 1653, l'expédition que fit Duquesne à ses frais dans la Garonne. (*Voir* page 94 de ce volume.)

De quelques erreurs de l'Essai historique sur le lieutenant général des armées navales Duquesne, dans le Mercure de France de 1763 : 1° La confusion entre le père et le fils y est aussi extrême que dans les *Mémoires* de Caperon sur le comte d'Eu, publiés dans le même recueil. On y dit que le père mourut en 1635, et on lui fait conduire en France les vaisseaux achetés en Suède, en 1646; on ne paraît pas même y savoir que le règne de Christine ne date que de la fin de 1632. 2° On y dit, comme venant ensuite, que le père de Duquesne, pendant le siége de La Rochelle, obtint de ne point servir dans l'armée royale et de se transporter d'un autre côté avec son escadre, (*mais de quel côté?*) et que le jeune Duquesne, âgé de dix sept ans, commandait un vaisseau sous ses ordres. (*C'est possible, mais rien ne le prouve. Richer, comme on le verra, ne sachant où est son héros, le place au contraire dans l'armée royale.*) 3° L'auteur n'hésite pas à faire à Duquesne le principal honneur de la reprise des îles Sainte-Marguerite. (*Sourdis et d'Harcourt le partagèrent quelque peu pourtant en qualité de chefs de l'expédition, lorsqu'on ne*

demandait encore au jeune Duquesne que de la valeur.) 4o Cet essai est le participant, s'il n'est pas le père de toutes les erreurs que nous relèverons tout à l'heure dans Richer, sur la campagne de Duquesne en Suède, erreurs que l'on retrouve, mais d'une manière plus succincte, dans Moreri et Expilly. Nous nous arrêtons là pour cet auteur. L'amas d'erreurs et la confusion qu'il fait à propos des affaires de Naples et de Sicile, ne nous permet pas d'aller plus loin.

Des principales erreurs commises par Expilly, au sujet de Duquesne : Cet auteur dit qu'*Abraham Duquesne, général des armées navales de France, naquit, en 1610, d'Abraham Duquesne, qui s'était acquis beaucoup de réputation sur mer, et qui, en 1647, pendant que le roi Louis XIV était à Dieppe, vint mouiller à la rade de cette ville, commandant le vaisseau* le Berger, *armé de* 60 *canons, et l'un des trois dont la reine Christine fit présent au roi.* Or, Expilly renvoie à l'Essai publié dans le *Mercure de France*, qui dit positivement que ce même Duquesne père était mort à Dunkerque en 1635, ce qui l'empêcherait de venir à Dieppe en 1647. D'ailleurs, les *Mémoires tirés de la correspondance de Chanut* éclaircissent ce point, disant qu'il y avait quatre vaisseaux et non trois, et qu'ils furent achetés à beaux deniers par la France et non donnés par la reine Christine. Expilly montre beaucoup de réserve à l'endroit de la campagne de Duquesne en Suède, l'an 1644; mais il fait une nouvelle erreur en disant que *Duquesne fut rappelé en France en* 1647. Il y revint sans doute à cette époque, convoyant les quatre vaisseaux de Suède, mais il y était déjà revenu et en était reparti depuis l'an 1644. Expilly tombe dans les erreurs de Moreri et des autres biographes en plaçant en 1650 l'arrivée de Duquesne dans la Gironde avec des navires armés à ses frais. Il montre ensuite beaucoup plus de réserve et d'exactitude.

Des principales erreurs commises par Richer dans sa Vie de Duquesne : 1o Ce qu'il dit du père de Duquesne n'est appuyé sur rien absolument et a de grandes chances d'être de son invention. —2o Duquesne n'était très-probablement pas au siége de La Rochelle; c'est au siege des îles Sainte-Marguerite et Saint-Honorat qu'on voit pour la première fois son nom apparaître dans l'histoire.—3o Il dit que le père de Duquesne mourut en 1635 à Dunkerque pendant que le fils était aux îles Sainte-Marguerite. Or, c'est en 1637 que l'attaque des îles Sainte-Marguerite eut lieu. — 4o Il attribue à Pontcourlai, qui ne se trouvait pas à la bataille, la victoire navale de Gatari remportée par l'archevêque de Bordeaux; et il donne en cette occasion pour amiral aux Espagnols don Roderic de Velasco au lieu de don Lopez; or, Pontcourlai, dans le même temps et dans une autre mer, livrait bataille à don Rodriguez de Velasquez; mais Duquesne, qui ne pouvait être partout à la fois, ne s'y trouvait pas. — 5o Il invente entièrement la campagne navale de l'archevêque de Bordeaux en 1639; s'étend sur un blocus à peu près imaginaire de la Corogne et oublie les deux événements principaux, qui sont la prise de Laredo et de Santona où Duquesne fut blessé dangereusement. — 6o Selon Richer, les deux flottes de France restèrent dans l'inaction en 1640; or, cette année, Brezé fit une fameuse campagne navale dans laquelle il battit la flotte des Indes-Occidentales. De son côté, l'archevêque alla défier le duc de Fernandinez dans la rivière de Gênes. — 7o Il imagine les détails d'une bataille navale devant Tarragone en 1641, pendant le blocus de cette place; on est en droit de dire qu'il imagine, car on ne retrouve ces détails nulle part et il ne cite aucun auteur à cet endroit; les détails qui suivent sur le départ de l'archevêque sont encore plus certainement inventés. On a la *Correspondance de Sourdis* pour les démentir de point en point. — 8o Richer ignore ce que fit son héros de 1641 à 1643, si ce n'est qu'il dit qu'il fut blessé en 1642 devant Barcelone dans le temps de la prise de Perpignan et qu'il le fut encore au mois d'août 1643 à la bataille du cap

de Gate. Ce n'est pas au cap de Gate qu'eut lieu la bataille ; après l'action seulement, la flotte française fut obligée de faire voile de ce côté. — 9o On est en 1644. Ici Richer commence à se vanter d'avoir des *mémoires* fournis par la famille Duquesne ; mais, ses erreurs grossissant à vue d'œil, attestent assez que ces prétendus *mémoires* n'ont jamais existé du moins pour lui. Sans tenir compte de ce style grotesque dans lequel Richer dit que Duquesne *fut reçu avec accueil* en Suède, voici seulement des erreurs monstrueuses : Christian IV n'assiégeait point Gothenbourg par terre et par mer, comme le dit Richer, quand la flotte suédoise vint l'attaquer ; au contraire ce fut lui qui alla chercher la flotte suédoise près de l'île Fémeren où elle avait opéré une descente ; Christian n'eut donc point la peine de lever le siége de Gothenbourg après la bataille. Contrairement à ce que dit Richer, ce n'était pas d'ailleurs Duquesne qui avait la direction de la flotte suédoise dans cette bataille dont le résultat, contrairement encore à ce que dit Richer, fut incertain. Christian ne chercha point ensuite la flotte suédoise, comme le dit Richer ; blessé, il quitta ses vaisseaux ; les Suédois au contraire présentèrent la bataille que l'amiral danois refusa. Quand eut lieu la seconde bataille navale, à quelque temps de là, Christian ne s'y trouvait pas, et Duquesne par conséquent n'aurait pu le prendre ce jour-là ; il y avait longtemps que le roi *était allé à terre pour se faire panser*. Richer, qui avait pris cette erreur en germe dans Moreri, l'a communiquée à presque tous les *biographes de Duquesne*, venus à sa suite, notamment à M. Eyriès dans la *Biographie universelle*. — Richer invente purement et simplement une troisième bataille navale entre les flottes de Suède et de Danemarck, en 1644, laquelle n'a pas eu lieu le moins du monde (voir les *Histoires de Suède et de Danemarck*, par nous citées). Richer fait rester Duquesne en Suède jusqu'en 1647, manière commode de ne pas chercher à savoir à quoi son héros employa trois années de sa vie. Il l'eût pu savoir, du moins en partie, dans les *Mémoires tirés des dépêches de Chanut*, par nous cités. — 10o Richer ne sait pas que Duquesne fut fait chef de l'escadre de Dunkerque en 1647 ; le P. Daniel, dans son *Histoire de la milice française*, le lui eût appris. — 11o Richer place en 1649 la campagne navale du général des galères Richelieu sur les côtes de Naples ; elle eut lieu en 1647 ; mais il fallait bien y fourrer Duquesne qui justement, en 1647, était en Suède. — 12o Richer, sans prendre la peine d'examiner la possibilité de la chose, place, comme Moreri, comme Expilly, etc., au commencement des troubles de Bordeaux, en 1650, l'arrivée dans la Gironde de Duquesne avec des navires armés par lui. Nous avons déjà relevé cette erreur. — 13o Il dit que Duquesne commandait la seconde division française à la bataille du 7 juin 1672 et se trouva opposé au vice-amiral Evertzen, ce qui est démenti par tous les documents historiques. — 14o Mêmes inconséquences et mêmes suppositions pour la bataille du 7 juin 1673. Il n'était pas nécessaire d'imaginer dans ces deux circonstances un rôle principal pour Duquesne ; la gloire de ce grand homme n'en avait pas besoin. A dater des événements de Sicile, la carrière de Duquesne est si facile à suivre que Richer commet nécessairement moins de lourdes erreurs. Mais il continue à noyer la vie de son héros dans une foule de détails oiseux. Il passe rapidement sur les grandes batailles de Stromboli, du Mont-Gibel, de Palerme, et les affaires d'Alger et de Gênes occupent la moitié de son volume. C'est autant l'histoire de Baba-Hassen, de Mezzo-Morto et du doge de Gênes, surtout de la réception de ce dernier à Versailles, que celle de Duquesne.

Erreurs de Turpin : Ce compilateur n'a point écrit sur le grand Duquesne. Mais dans les deux pages qu'il consacre au père de celui-ci, il y a les mêmes erreurs que dans *les Mémoires* de Caperon. *Christine lui donne le commandement d'une escadre qu'elle envoyait à Louis XIII.* Quelques jours auparavant, d'après le même

auteur, il n'était que pilote. C'est lui et non le grand Duquesne qui *est fait chef d'escadre en* 1647 (quoique mort en 1636), *il se signale à Gatari sous les yeux de ses illustres concitoyens de Mé et de Caen.* (En admettant qu'il fût encore vivant, cette bataille eut lieu neuf années avant 1647, en 1628.) *Envoyé avec une escadre trop faible, il fut attaqué et reçut une blessure mortelle.* (Mais quand?... Le compilateur, se voyant enveloppé dans un cercle de contradictions, n'a garde de donner ici une date. Comment son héros, mort en 1636, aurait-il pu faire depuis tant de choses?)

De quelques erreurs de l'article Duquesne, de M. Eyriès, dans la Biographie universelle : L'auteur de cet article se borne à dire en ce qui concerne le père de Duquesne, que, très-habile homme de mer, il parvint au grade de capitaine de vaisseau. Il ne dit pas, et il a très-probablement raison, que le grand Duquesne se soit trouvé au siége de La Rochelle. Il ne commence guère, comme nous, à parler des actions de cet illustre marin qu'à dater de 1637, époque de l'expédition des îles Sainte-Marguerite. Mais où il se perd dans les plus graves erreurs historiques, c'est quand il parle des affaires de Suède, en 1644. « Nommé vice-amiral de la flotte suédoise, dit-il, Duquesne attaqua avec tant de vigueur la flotte danoise, rangée devant Gothenbourg, qu'elle prit la fuite, et qu'après cet échec, l'armée de terre leva le siége de cette place. (*Duquesne n'eut rien à faire devant Gothenbourg. Tout ce que mentionnent les Histoires de Suède et de Danemarck, c'est l'arrivée d'une flotte hollandaise et non suédoise, sur laquelle par conséquent Duquesne ne se trouvait pas, flotte qui contraignit les Danois, dit Puffendorf, d'abandonner le havre de Gothenbourg qu'ils tenaient assiégé, mais qui fut empêchée par la flotte de Danemarck de transporter des troupes suédoises dans l'île de Fuhnen, et après quelques combats fut obligée de se retirer dans la Vlie.*) On lit dans une nouvelle *Histoire de Suède*, par M. Le Moine : « *Une flotte hollandaise, conduite par Martin Tiessen, fut battue par les Danois* (1644) *sur les côtes du Jutland et forcée de retourner en Hollande.* Et plus loin : « *La grande flotte suédoise ayant mis à la voile sous les ordres de Claes-Fleming, rencontra la flotte danoise dans les parages de Schleswick.* » (Schleswick, dans le Jutland. Ce sont à peu près les mêmes eaux que l'île Femeren près de laquelle Puffendorf et Des Roches placent la première et la seconde bataille.) « *La victoire fut indécise*, continue M. Le Moine. *Après la bataille, la flotte suédoise alla se réparer à Christianpreis.* » L'auteur parle ici, comme Puffendorf et Des Roches, d'une canonnade qui eut lieu, et dans laquelle l'amiral Fleming fut frappé d'un boulet de canon *lorsqu'il se lavait les mains.* « *Après sa mort, Wrangel prit le commandement et fit rentrer la flotte à Colmar. Y ayant été rejoint par une nouvelle escadre que Louis de Geer s'était procurée en Hollande, il alla à la recherche de l'ennemi.* » M. Le Moine, contrairement aux autres historiens que nous avons consultés, place la seconde bataille navale au 12 et non au 24 octobre, et dit qu'elle fut livrée *entre les îles Langeland et Laland.* Ces deux îles sont très-rapprochées de celle de Femeren et dans les mêmes eaux. — Mais revenons en à l'article de la *Biographie universelle.* L'auteur de l'article commet la faute des autres biographes de Duquesne, en disant que Christian IV se trouvait au commencement de la seconde bataille navale entre les flottes de Suède et de Danemarck, et que s'il n'était descendu *la veille* à terre après avoir été blessé, il eût été pris par Duquesne. L'auteur de cet article, comme la plupart de ceux qui ne se sont pas donné la peine de consulter les Histoires de Suède et de Danemarck, pour donner quelque vraisemblance à cette erreur traditionnelle, fait durer la bataille deux jours. Enfin l'article Duquesne de la *Biographie universelle*, ignore tout ce que fit Duquesne de 1645 à 1650, année dans laquelle il place aussi l'expédition dans

la Garonne. Le reste de cet article est emprunté à Richer : c'est en achever la critique.

Erreurs de M. Hennequin dans sa biographie de Duquesne. Le titre même de marquis de Bauchet donné par M. Hennequin à Duquesne, est une erreur. Duquesne ne fut point créé *marquis et seigneur de Bauchet;* mais on lui donna la terre *du Bouchet*, près Étampes, dont on changea le nom en celui de *du Quesne*. L'auteur entre ensuite dans un champ sans limites de suppositions sur les premières années de Duquesne. Il le fait se lier d'amitié avec *le célèbre constructeur Morieu* (sans doute Charles Morien de Dieppe dont parle le P. G. Fournier, da ns son *Hydrographie* , comme constructeur du beau vaisseau *la Couronne,* sous Louis XIII.) — L'auteur dit : « *Pendant les troubles de la ligue les Espagnols s'étaient emparés des îles Lerins.* » (Les Espagnols ne s'emparèrent de ces îles que sous Louis XIII, deux ans avant qu'on les leur reprît.) « *En 1637, Louis XIII résolut de les reprendre. Le comte d'Harcourt fut choisi pour commander les troupes de terre* (erreur); il fallait pour général de la flotte), *et le cardinal de Sourdis* (confusion avec l'oncle ; celui dont il veut parler ne fut jamais cardinal), *archevêque de Bordeaux, eut le commandement de la flotte* (oui, mais comme étant adjoint au comte d'Harcourt, en qualité de *chef du conseil de marine et d'intendant*). *Le père de Duquesne sans avoir le titre de général* (nous le croyons aisément, il n'y était même pas), *fut chargé de diriger les mouvements de l'armée navale.* (L'auteur aurait été bien embarrassé de dire où il avait pris cela.) *Son fils, déjà connu dans la marine, eut le commandement d'une galère* (Duquesne commandait à cette expédition un navire de haut bord). *Les îles Lerins furent reprises, et Duquesne se signala dans cette expédition, sous les yeux de son père.* » On voit que l'auteur a tenu à faire du nouveau en contredisant la plupart des documents qui s'accordent généralement à dire que Duquesne, à l'époque de cette expédition, apprit que son père, revenant de Suède, s'était vu attaqué et blessé à mort par les Espagnols. De plus, la *Correspondance de Sourdis*, et l'état même des bâtiments, avec les noms des capitaines, prouvent qu'il n'y avait qu'un seul Duquesne à l'expédition des îles Lerins. « *Au commencement de 1638 on résolut d'aller détruire une flotte espagnole qui était réunie dans le havre de Gatari.* » (Une simple consultation du président Hénault aurait donné à l'auteur la véritable date de la bataille de Gatari.) Nous ne savons pas ce que c'est que *le combat naval devant le port d'Alfaques* (sans doute Alfaro) *à l'embouchure de l'Èbre.* M Hennequin place en 1638 l'expédition sur les côtes de Biscaye et l'affaire de Laredo (qui eurent lieu en 1639); on voit qu'il n'en sait que le nom. Et continuant à perpétuer Duquesne le père et à le faire combattre partout en même temps que son fils, il ajoute cette énormité désespérante : « *C'est ainsi que les deux Duquesne dirigeaient* (ni l'un ni l'autre ne dirigeait alors) *les opérations par lesquelles l'archevêque de Bordeaux, à la fois cardinal et guerrier, étendait sa gloire et celle de la France.* » Arrivé à la campagne de Duquesne en Suède, l'auteur se perd dans un tel nuage d'erreurs historiques, géographiques même, qu'il faut désespérer de le suivre. Puis il copie Richer, et finit par s'occuper beaucoup moins de Duquesne que de tout autre chose, quoique sa prétendue *Biographie* compte à peine 16 à 18 pages.

Il nous resterait à parler de plusieurs autres *biographies* de Duquesne où pullulent les mêmes erreurs que dans les précédentes. M. Eugène Süe, dans sa prétendue *Histoire de la Marine française*, a encore ajouté d'immenses, d'inimaginables erreurs à toutes celles que nous avons relevées, et que son style brillant ne pourrait faire passer, même dans un ouvrage qui tient du roman. Il n'est pas jusqu'à la perruque du vieux marin qui n'y ait été changée et qui n'ait passé du blond

(des portraits du temps) au plus beau noir. Nous avions fait une note qui ne tenait pas moins de quatre pages de petit-texte à constater les erreurs de l'ouvrage en question sur le seul Duquesne; mais la longueur même de cette note nous a empêché de la mettre ici. Quant aux faiseurs d'*histoire générale* ou *particulière* de la marine, avec des ciseaux, ils ont nécessairement reproduit les erreurs de ceux dont ils ont coupé et fait réimprimer les pages.

(3) Parmi les observations que l'archevêque de Bordeaux fit, durant sa navigation, dans l'intérêt de la France, celle qui a trait à Gibraltar nous semble d'un assez grand intérêt pour que nous la rapportions en note. Elle donne une idée de ce qu'était ce rocher fameux en 1636, longtemps avant que les Anglais s'y fussent fortifiés en porte-clefs de la Méditerranée. Sourdis semblait être d'avis que la France s'en emparât à la faveur de la guerre qui avait lieu.

« Le jour même que cette dépêche a été faite (17 juillet 1636), l'on a passé, écrit-il à Richelieu, le détroit de Gibraltar, si heureusement d'un vent d'ouest à nord-ouest, que l'on a eu la facilité de raser la montagne de Gibraltar et la voir; en sorte qu'on a pu reconnaître du côté de la mer que c'est une montagne attachée à la grande terre par un seillon de six-vingts brassées de large, où la mer passe dessus en gros temps, qui borne une baie du côté de la mer Méditerranée, qui est à couvert depuis le nord jusqu'au sud à passer par l'ouest, et qui en borne une autre du côté de l'Océan à passer par l'est depuis le susdit jusqu'au nord.

« Cette montagne est fort haute et fort escarpée du côté de la mer Méditerranée, en sorte qu'elle est inaccessible aux ennemis même du côté du seillon; elle l'est aussi si on ne passe par une petite ville qui est située au pied, du côté de la baie de l'Océan; de sorte que l'on n'y peut arriver que par la ville ou par la pointe qui regarde Ceuta, et où il y a une chapelle qui s'appelle la chapelle de l'Europe, là où il y a quelques petits retranchements et quelques petits canons que nous n'avons pu voir, mais bien juger le calibre par les embrasures, qui y sont fort petites. Il y a en ce côté-là trois ou quatre cales qui sont descentes où l'on peut mettre pied à terre par bateaux et chaloupes; mais comme cela est défendu par les retranchements susdits, on les peut favoriser par des vaisseaux qui peuvent approcher tout contre la montagne, et battre les retranchements, déloger ceux qui seraient dedans pour les garder; cela étant gagné on est maître de la montagne, et la montagne commande absolument au château, et le château absolument à la ville, et la ville à la baie de l'Océan, laquelle ville, tant du côté du seillon que de la chapelle de l'Europe, n'a que des tours carrées pour défense; du côté de la baie de l'Océan, quelques bastions où il y a de l'artillerie pour garder le port. *Cette armée* (celle que commandait alors l'archevêque) *se peut rendre maîtresse de tout cela avec quatre mille hommes quand on voudra; je vous en envoie un petit brouillard.* » (*Correspondance de Sourdis*, tome I, pag. 47 et suiv.)

(4) Le savant auteur de l'*Hydrographie*, Georges Fournier, qui était présent au combat, en sa qualité d'aumônier, dit qu'il se servit des débris de la flotte espagnole pour crayonner.

(5) François de Vignerot, deuxième du nom, marquis de Pont-Courlai en Poitou, gouverneur de la ville et citadelle du Havre et du pays de Caux, chevalier des ordres du roi, fut pourvu de la charge de général des galères, sur la démission du duc de Retz, le 15 mars 1635. Il gagna une célèbre victoire sur les galères d'Es-

pagne, près de Gênes, le 1er septembre 1638, et rentra glorieux dans Marseille, le 23 octobre suivant. Il mourut à Paris, le 26 janvier 1646. Il était fils de Renée-Françoise du Plessis-Richelieu. (Le P. Anselme.)

(6) En 1641, il battit le cardinal de Savoie devant Ivrée, contraignit le prince Thomas à lever le siége de Chivas et s'empara de Coni. L'année suivante il fut chargé de couvrir la Picardie et l'Artois, et s'en acquitta avec intelligence et bonheur. On s'étonne qu'après avoir rendu tant de signalés services et avoir eu plusieurs fois des maréchaux de France sous ses ordres, lui-même il n'ait jamais été maréchal de France. On lui donna, en 1643, la charge de grand-écuyer à laquelle il pouvait prétendre par sa naissance, mais qu'il préféra ne devoir qu'à sa valeur. Il fut envoyé en Angleterre pour offrir la médiation de la France entre le roi Charles 1er et le parlement; mais sa mission n'eut aucun résultat. En 1645, le comte d'Harcourt remplaça le maréchal de La Motte-Houdancourt en Catalogne, obtint plusieurs avantages sur les Espagnols, les battit et s'empara de plusieurs places. Il déjoua une conjuration formée contre lui. Un moment la fortune parut l'abandonner : le marquis de Leganez, qui avait plus d'une revanche à prendre, l'obligea, en 1646, à lever le siége de Lerida, place devant laquelle le grand Condé lui-même ne fut pas plus heureux l'année suivante. Chargé, en 1649, du commandement de l'armée de Flandres, il repoussa de ce côté les Espagnols, les défit le 10 juin, près de Valenciennes, et tailla en pièces huit cents chevaux, entre Douai et Saint-Amand le 23 du même mois. Il avait investi Cambrai, dont il fut obligé de lever le siége, le 3 juillet. Il finit sa campagne par la prise de Condé, le 25 août, en deux jours de tranchée ouverte; mais il abandonna cette place, ne jugeant pas qu'elle fût en état d'être conservée pendant l'hiver. Durant les troubles civils de la régence d'Anne d'Autriche, il passa du parti de la cour dans celui des frondeurs, puis fut ramené, après un échec que lui fit éprouver le maréchal de la Ferté, du parti des frondeurs à celui de la cour, qu'il ne quitta plus. Rentré complétement en grâce, il eut le gouvernement de l'Anjou, où il se retira. Il mourut d'apoplexie dans l'abbaye de Royaumont, le 25 juillet 1666, à l'âge d'environ soixante-six ans. (Voir pour ce que nous avons dit plus particulièrement du comte d'Harcourt : *Bibliothèque historique de France*, tome III. — *Éloge du comte d'Harcourt*, par Perrault. — *Dictionnaire de Moreri*. — Le P. Anselme. — Le P. Fournier.

(7) Voir en ce qui concerne plus particulièrement Henri d'Escoubleau de Sourdis, archevêque de Bordeaux : *Histoire de la ville de Bordeaux, contenant les événements civils et la vie de plusieurs hommes célèbres*, par Devienne, Bordeaux, 1771, in-4°. — *Chronique bourdelaise*, par Gab. de Lurbe, augmentée par Darnalt et Tillet, jusqu'en 1701. Bordeaux, 1703, in-4°. — *Histoire des archevêques de Bordeaux*, par Lopes. — *Oraison funèbre pour Monseigneur l'archevêque de Bourdeaux, prononcée, le 14 juillet de l'année 1645, par messire Denys de La Barde, évêque de Saint-Brieuc.* Paris, M. DC. XLVI, sous le n° 12,499, de la bibliothèque Mazarine. — *Correspondance de Sourdis*, dans la *Collection des documents inédits sur l'histoire de France.* — *Gallia Christiana*, par Sainte-Marthe. — *Annales de Sponde.* — *Mémoires du cardinal de Richelieu.* — *Testament politique* de Richelieu, etc., etc.

(8) *Archives coloniales*, au ministère de la marine et des colonies; — *Histoire des Antilles françaises*, par le P. du Tertre. — *Histoire de Saint-Domingue*, par le P. Charlevoix. — *Les Antilles françaises depuis leur découverte*, par le colonel

Boyer-Peyraleau. — *Histoire des Aventuriers flibustiers*, par Olivier Oëxmelin. — *Almanachs américains* : quelques-uns sont très-precieux sous le rapport historique. — *Statistique sur les colonies françaises.*

(9) Et non du dauphin fils de Louis XIII, comme nous l'avons dit nous-même ailleurs par erreur.

(10) *Histoire de la grande île de Madagascar*, par de Flacourt. — *Statistique de l'île Maurice*, suivie d'un *essai sur Madagascar*, par d'Unienville. Paris, 1838. — *Notice historique et géographique sur Madagascar*, par Eugène de Froberville, Paris, 1840.

CHAPITRE II.

(1) Documents imprimés, consultés relativement aux services de Duquesne en Suède : *Histoire de Suède*, par le baron de Puffendorf, 3 vol. in-12. Amsterdam, 1732; — *Histoire de Suède*, par M. Lemoyne, ancien précepteur du roi Oscar 2 vol. in-8°. Paris, 1844 ; — *Histoire de Danemarck*, par Des Roches, 9 vol. in-12. Paris, 1732; etc., etc.

(2) L'archevêque avait reçu de Richelieu l'autorisation de retourner dans son diocèse. Tout occupé depuis du soin de ses ouailles, il n'avait plus quitté Bordeaux que pour venir présider, en cette année 1645, l'assemblée du clergé de France. C'était la seconde fois qu'on lui décernait un tel honneur. L'activité qu'il mit à remplir les devoirs de sa charge, jointe au bouillonnement naturel de son sang et aux fatigues qu'il lui avait fallu supporter à la guerre, déterminèrent une maladie mortelle. On le transporta à Auteuil où il expira le 18 juin 1645, à l'âge de cinquante et un ans. Le clergé lui fit de magnifiques funérailles. Elles eurent lieu dans l'ancienne église des Grands-Augustins de Paris, en présence d'une foule de prélats. Denis de la Barde, évêque de Saint-Brieuc, prononça son oraison funèbre. Le corps du défunt fut transporté dans la chapelle de l'ancien château de Jouy, domaine de la famille de Sourdis.

(3) Voir pour ce qui est plus particulièrement relatif à Brézé : *Mémoires de la marine de France*, dans l'*Hydrographie* de Fournier ; — *Dictionnaire de Bayle* ; — *La Bardœi (Joannis) de Rebus gallicis historiarum ab an.* 1652. *Parisiis*, 1617, 1 vol. in-4° ; — une partie notable des documents cités dans la note 7 du chapitre premier du présent volume.

(4) Voir plus particulièrement, pour ce qui est relatif à la mission de Duquesne en Suède : *Mémoires de ce qui s'est passé en Suède et aux provinces voisines*, *de* 1642 *à* 1653, *tirés des dépêches de M. Chanut, ambassadeur en Suède*, par Linage de Vauciennes, 3 vol. in-18. Cologne, MDCLXXVII. Duquesne eut plus tard encore, de 1660 à 1666 environ, une autre mission pour aller chercher des vaisseaux en Suède, mission dont on trouve la trace dans son dossier au ministère de la marine.

(5) « Ce terme d'escadre, qu'on donnait autrefois à une troupe de soldats des

armées de terre et surtout de soldats à pied du temps de François Ier, et qu'on appelle aujourd'hui escouade, ce terme est devenu propre de la milice de mer. On appelle escadre un détachement ou une division de vaisseaux. Le chef d'escadre est l'officier qui la commande. Sous le règne de Louis XIII, on donnait ce nom de chef d'escadre au commandant général de l'armée navale, quand il n'était point amiral. Il y avait, en 1647, quatre chefs d'escadre, dont les escadres portaient chacune le nom d'une province : celle de Bretagne, que commandait M. de Launay-Razilly ; celle de Normandie, commandée par M. de Montigny ; celle de Guienne, par M. de Me ; celle de Provence, par le chevalier de Garnier. Louis XIV, cette même année 1647, créa un chef d'escadre de Catalogne, qui fut M. de Montade, et un chef d'escadre de Dunkerque, qui fut M. Duquesne. Par la suite, le nombre des chefs d'escadre ne fut point fixé. » (*Histoire de la milice française*, par le P. Daniel.)

(6) On a vu que c'était Richelieu qui avait créé la charge de lieutenant général des armées navales. Dans le principe, ce titre n'était donné qu'à l'amiral ou au commandant en chef d'une flotte, de même qu'on ne le donnait autrefois dans la milice de terre qu'aux maréchaux de France ou à ceux qui commandaient en chef l'armée, par la raison que le roi étant général né de toutes ses armées, tant de mer que de terre, qui que ce soit qui les commandait, n'était que son lieutenant. « C'est seulement, dit le P. Daniel, dans le règlement de 1647, durant la minorité de Louis XIV, que l'on trouve un lieutenant général sous le commandant en chef de la flotte; c'était le grand prieur des Gouttes pour la marine, et le duc de Richelieu pour les galères ; M. de Martel fut fait lieutenant général en 1656, et M. Duquesne en 1667. Depuis, on a fait des créations de plusieurs lieutenants généraux des armées de mer. C'est un nouveau grade, où l'on monte après avoir passé par celui de chef d'escadre. » Auparavant, le P. Daniel avait dit : « Après les vice-amiraux, le plus haut grade dans la milice de la marine est celui de lieutenant général; *car nous n'avons point de contre-amiral en France en titre d'office*. C'est une qualité qu'on donne au plus ancien des chefs d'escadre dans un armement considérable où des officiers généraux sont employés. Alors ce chef d'escadre porte le titre de contre-amiral, et arbore le pavillon de contre-amiral, qui est blanc, de figure carrée, et se met au mât d'artimon. Le lieutenant général est le troisième des officiers militaires de la marine. Cette charge, eu égard au rang et au commandement qu'elle donne, est de l'institution de Louis le Grand. »

CHAPITRE III.

(1) Ce récit est celui de Dom Devienne et de la plupart de ceux qui ont écrit sur les événements de Bordeaux. L'*histoire véritable de tout ce qui s'est fait en Guienne pendant la guerre de Bordeaux* peint sous d'autres traits la conduite de la princesse qui, selon cet écrit, n'aurait vaincu que par ses larmes et aurait montré des égards pour le parlement.

(2) *Recueil de pièces relatives aux événements de Bordeaux*. Bibliothèque Mazarine, sous les n°s 171,651, in-4°.

(3) Même *Recueil de pièces*.

(4) Le bénédictin Dom Devienne se trouvait dans un grand embarras. D'une part son ouvrage était fait par souscription et il ne lui fallait pas blesser ses souscripteurs qui appartenaient en grande partie à des familles qui avaient joué un rôle dans les troubles de Bordeaux ; il lui fallait flatter la ville même en général ; il lui importait aussi de ne pas blesser les sympathies du parlement ; d'autre part, il fallait ne pas froisser le gouverneur de la province, qui était aussi de ses souscripteurs, et il lui était impossible de combattre, dans son livre, le principe de l'autorité, du gouvernement royal. Il se tira de ce mauvais pas par un compromis et des revirements soudains d'appréciations. Les princes avaient bien fait d'être mécontents ; le parlement avait bien fait de défendre les priviléges de la province, les *bons bourgeois* avaient bien fait de s'unir aux princes et au parlement ; mais aussi le gouvernement royal n'avait pas moins bien fait de se défendre et de réprimer la révolte. Il n'est que l'Ormée et les Ormistes qui ne trouvent ni admiration ni grâce devant le révérend père ; princes insurgés, parlement et *bons bourgeois* ne sont battus par lui que sur le dos des Ormistes parmi les héritiers desquels il est probable qu'il comptait peu de souscripteurs à son *Histoire de Bordeaux*. Les documents cités par Dom Devienne, *Événements de Bordeaux*, *Mémoires de Lenet*, *Histoire de la guerre de Guienne, par Balthazar*, *Journal de Filhot*, etc., etc., sont indispensables à consulter directement si l'on veut apprécier les choses par soi-même.

(5) Quelques récits placent cette affaire au mois de septembre 1655, et font honneur aux Anglais d'une certaine générosité. Selon ces récits, les Anglais enthousiasmés à la fin eux-mêmes de l'héroïsme de Valbelle, déployèrent des signes de paix, renoncèrent au salut, détachèrent un de leurs canots vers Valbelle, et lui firent savoir qu'ils le mettaient à sa disposition pour se retirer en France avec ceux des siens qui avaient survécu. Cette version, que nous avions précédemment suivie faute d'en connaître alors une autre, amène le canot de Valbelle à Marseille et non à Toulon. La version que nous venons de donner est, en partie du moins, celle de d'Hamecourt.

Nous avons consulté, en outre, pour ce qui est plus particulièrement relatif à Valbelle dans le cours de cet ouvrage : *Dossier Valbelle, aux archives de la marine ; Histoire de la principale noblesse de Provence*, Aix, M DCC.XIX. 1 vol. in-4° ; — *Histoire générale de Provence*, par Papon. M.DCC.LXXXVI, 4 vol. in-4° ; cette histoire défigure tous les événements qui ont rapport à la marine ; aussi ne l'avons-nous consultée qu'en ce qui a rapport à la famille de Valbelle ; elle va plus loin que les *Histoires de Provence* de Gaufridi et de Bouche ; — *Mémoires de Saint-Simon ;* — *Dictionnaire historique* de Moreri ; — *Les hommes illustres de la marine française, leurs actions mémorables et leurs portraits*, par Graincourt. 1 vol. in-4°. Paris, 1780.

La *Biographie universelle* ne consacre pas une ligne aux Valbelle, quoiqu'il y ait eu dans cette famille plusieurs personnages fort dignes d'être rappelés, outre le chef d'escadre, entre autres Honoré de Valbelle, aussi célèbre comme historien que comme guerrier, qui a laissé, sur les guerres du règne de François Ier, des *Mémoires* très-curieux ; Antoine de Valbelle, qui a aussi laissé des *Mémoires* ayant trait aux troubles de Marseille ; et Cosme II de Valbelle, dit Valbelle l'ancien, père du chef d'escadre.

L'ouvrage de Graincourt nous a été utile en ce qui concerne Valbelle. Mais il nous a été impossible de nous procurer à aucune des bibliothèques de Paris les *Mémoires imprimés* du chef d'escadre Valbelle, desquels il fait mention. Après nos informations, nous penchons à croire qu'il y a erreur, ou confusion avec les *Mémoires* d'Antoine de Valbelle.

Les recherches de M. Richard, employé à la *Bibliothèque nationale* ont fourni à M. Eugène Sue des lettres de Valbelle qui sont du plus grand intérêt, mais qui malheureusement perdent de leur importance dans le fatras romanesque sur la marine où on les a jetées au hasard.

CHAPITRE IV.

(1) *Description du détroit et de la baie d'Hudson*, dans l'*Histoire de l'Amérique septentrionale*, par La Potherie.

(2) *Relations des missionnaires de la Compagnie de Jésus à la Nouvelle-France.* — *Histoire de l'Amérique septentrionale*, par de Bacqueville de La Potherie. — *Histoire de la Nouvelle-France*, par Charlevoix. — *Recueil des voyages au nord*, 10 vol. in-12. Amsterdam. MDCC. XXXII. — Dictionnaire d'Expilly, au mot *Compagnie.* — *Préface et commentaires* de Valin sur l'*ordonnance de* 1681.

(3) *Recueil de divers voyages en Afrique et en Amérique, contenant relation de la Guyane et de ce qu'on y peut faire.* Paris, 1674, in-4°. — *Relation du voyage de M. de Bretigny en l'Amérique occidentale,* par Boyer, sieur du Petit-Puy, in-8°. Paris, 1654 (nous avons eu sous les yeux une relation manuscrite qui doit être la même que celle-ci). — *Relation du P. Biet et de Jean de Laon, sieur d'Aigremont, sur l'expédition de Royville.* — *Notice sur la Guyane*, publiée par ordre du ministre de la marine. — *Notice historique sur la Guyane française,* par M. H. Ternaux-Compans. Paris, 1843.

(4) Voir note 8 du chapitre 1er du présent volume.

(5) Mêmes documents que ceux déjà cités dans la note 10 du chapitre 1er de ce volume.

CHAPITRE V.

(1) Sous le no 1976. S. F., la Bibliothèque nationale possède un manuscrit très-curieux, intitulé : NARRATION DE LA CAMPAGNE OU VOYAGE DE COURSE DE JEAN BOURNEUF, PARISIEN, EN LEUANT, CONTRE LES TURCS, SOUBS LE COMMANDEMENT DU CHEUALLIER VALBELL, FAITE EN L'ANNÉE 1660, etc.

Quoique ce soit l'œuvre injuste et passionnée d'un homme très peu marin et très peu guerrier de sa nature, qui s'était imaginé que l'on pouvait servir en amateur sous les ordres d'un capitaine tel que Valbelle, nous allons en donner quelques extraits.

« L'an 1660, je m'embarquai à Marseille dans le vaisseau corsaire la *Vierge* du chevalier Valbelle. Nous cinglâmes en haute mer pour aller en Barbarie ; mais nous n'étions pas encore à deux milles d'Alicante, que nous fîmes la rencontre de sept vaisseaux turcs d'Alger. Nous leur donnâmes chasse à pleine voile pour tâcher d'en prendre quelqu'un, croyant que c'étaient des navires marchands. Sitôt que nous les

eûmes approchés d'environ la portée du canon, nous connûmes que c'étaient des vaisseaux de guerre et qu'ils nous voulaient livrer bataille. Nous leur donnâmes la première attaque en leur tirant trente-deux volées de canon avec notre décharge de mousquetades, qui fut pour le premier salut. Incontinent après, voilà l'amiral qui s'approche tout contre nous et nous répond en même langage de cinquante coups de canon avec aussi toute décharge de sa mousqueterie. Les six autres vaisseaux ensuite en firent tout de même parce qu'ils nous battaient tous en retraite. Au reste, qui n'a vu cela ne peut concevoir la moindre pensée de la furie avec laquelle ils étaient acharnés contre nous. Il semblait que l'enfer fût ouvert par le foudroiement des canons de part et d'autre. Ils vinrent jusqu'à trois fois nous approcher tout bord à bord à dessein de nous jeter les crampons de fer pour sauter dans notre vaisseau. Nous les repoussâmes vigoureusement et fîmes couler un de leurs vaisseaux à fond, et deux autres, particulièrement le vice-amiral, furent fort maltraités. Enfin, ils furent contraints, comme la nuit s'approchait, de nous quitter. Notre capitaine fut tué presque tout des premiers par une mousquetade. Ce n'était pas le chevalier de Valbelle, parce qu'il était demeuré à Marseille en attendant l'arrivée du roi dans la ville; mais bien un nommé M. de Saint-Germain, de Nice, qui avait aussi part à l'armement. Nous prîmes quelques jours après un navire grec qui portait des marchandises pour le compte des Turcs, et nous le dirigeâmes sur Ville-Franche. Nous rançonnâmes ensuite un autre vaisseau chargé de blé. Le chevalier de Valbelle étant venu de Marseille prendre le commandement, fit vendre tout ce qu'il y avait dans le premier vaisseau et en tira vingt mille écus environ. Nous reprîmes avec lui la route de Barbarie, et à la fin nous entrâmes dans le golfe de la Goulette, et nous essayâmes de surprendre quelques vaisseaux dans le port de Tunis, pendant la nuit, en coupant les câbles de leurs ancres pour les amener à nous. Nous fûmes contraints d'en sortir sans résultat, et nous demeurâmes huit jours à croiser à l'embouchure du golfe. Ne découvrant pas de voile, nous tournâmes pour aller à Malte, tout exprès pour y espalmer notre vaisseau. On refusa l'entrée du port au chevalier de Valbelle. Nous cinglâmes pour Trapani en Sicile, où l'on ne voulait pas davantage nous recevoir parce que l'on appréhendait que, comme nous venions des côtes de Barbarie, nous n'eussions apporté un mal contagieux. Enfin, après huit jours de quarantaine, on nous permit l'entrée du port de Trapani. Nous avions avec notre vaisseau la *Vierge*, la frégate la *Levrette*, de laquelle je ne vous ai point parlé, parce qu'elle servit si peu que c'est comme si elle n'avait pas été là.

« Nous arrivâmes devant la ville d'Alexandrie, et nous commençâmes à découvrir dix vaisseaux sous la proue du nôtre. Au lever du jour, nous déployâmes toutes les voiles de notre navire pour donner chasse à cette petite flotte, après avoir reconnu que c'était une caravane de Turcs qui venaient de Constantinople à Alexandrie. En un rien de temps, nous nous trouvâmes au milieu de tous ces vaisseaux dont l'amiral avait déjà mis sa *bandière* rouge à la poupe avec les pavillons et les flammes au grand mât, pour marque de combat, ainsi que nous avions fait avant lui. Ce fut celui-là que nous attaquâmes le premier comme le plus fort de tous. Après avoir combattu trois heures, nous nous approchâmes de l'amiral pour l'accrocher, ce que nous fîmes en jetant les crampons de fer avec les chaînes, *pour se hérisser l'un l'autre.* D'abord nous sautâmes dans leur bord environ cinquante hommes bien armés, tous le pistolet d'une main et l'épée de l'autre avec des haches d'armes pendues à nos ceintures qui étaient faites de trois brasses de mesches; et on se chamailla de cette sorte encore plus d'une demi-heure auparavant que de les faire rendre. Cependant tous les autres vaisseaux voyant leur amiral pris, ils eurent le cœur saisi de crainte, et fuirent tous de peur qu'il leur en arrivât autant. Et comme

nous ne pouvions pas c[illegible]sus, que nous n'en eussions tout à fait fini avec l'amiral, force nous fut de [illegible]sser aller, toutefois avec l'intention de les poursuivre après. Les Turcs éta[illegible]raints de nous demander quartier, nous fîmes cesser la boucherie et descendîmes entre deux ponts où nous trouvâmes quinze à seize esclaves chrétiens, tous enchaînés, à plusieurs desquels on avait coupé les bras et les jambes. A cette vue, nous nous rejetâmes à corps perdu sur leurs bourreaux, qui furent passés au fil de l'épée, et nous mîmes les autres Turcs aux fers. C'étaient pour la plupart des Janissaires qui portaient de grandes richesses dans leur ceinture. On en tira beaucoup de diamants, de pierreries et d'objets de prix. L'amiral avait été tué d'un coup de canon. Il y eut beaucoup de blessés tant d'un côté que de l'autre. Pour moi, je fus blessé d'une mousquetade à la tête et eus une jambe brûlée. Ensuite, on mit toutes voiles dehors pour courir après les fuyards ; mais on n'en put attraper qu'un, que ceux qui le montaient nous abandonnèrent, se sauvant dans des chaloupes. Sur ces entrefaites, un petit bâtiment corsaire de Malte, comme s'il nous fût tombé du ciel, qui était venu nous trouver au bruit du canon lorsque nous combattions, à dessein de partager avec nous nos prises, nous fit dire par son capitaine : « A la bonne part. » Mais le chevalier de Valbelle le reçut fort mal et ne voulut point entendre parler de partage. Nous avions perdu de vue notre frégate la *Levrette*, que nous retrouvâmes, après trois jours de recherche, à quelques cent milles au-delà d'Alexandrie, là où se décharge le fleuve du Nil et vient passer jusque devant la ville, comme il se connaît facilement, la mer étant toute blanchâtre en cet endroit, à cause que l'eau douce n'étant pas encore tout à fait mêlée dans l'eau salée pour n'être pas bien éloignée de sa source, elle prend toujours le dessus comme étant plus légère que l'eau de la mer. Si nous eussions eu notre frégate dans le dernier combat, nous aurions pris au moins sept ou huit vaisseaux. Aussi le chevalier de Valbelle regrettait beaucoup qu'il n'en eût pas été ainsi, non pas tant pour le gain de toutes ces prises, que pour la gloire qu'il avait ambitionnée d'entrer dans un port avec une si belle flotte. Véritablement si cela eût été, il aurait semblé d'une petite armée navale et nous eussions peut-être reçu plus d'honneur que possible jamais corsaires se soient acquis pour une si belle victoire. Mais, dans ce regret, il ne lui fut pas malaisé de se consoler, ayant fait tout ce qui se pouvait faire dans une pareille rencontre.

« On convint d'aller chercher fortune chacun de son côté. La frégate, commandée par M. de la Bretesche, s'éloigna donc de nous. Nous étions séparés depuis trois jours quand voilà qu'il s'élève une si furieuse bourrasque et tempête, que les vents nous jetèrent, en moins de vingt quatre heures, à plus de six cents milles de notre route. Sur le point de périr, nous n'eûmes plus d'autre moyen que de nous recommander à Dieu et à la Vierge, dont notre aumônier récita en commun les litanies l'étole au cou et l'eau bénite à la main, priant notre Seigneur qu'il nous conservât nos mâts et notre timon. Quand la tourmente fut apaisée et que la bonace revint, nous demeurâmes plus d'un mois sans pouvoir découvrir la terre ; les nochers et les pilotes y avaient quasi perdu la science de leurs cartes. Le biscuit et l'eau nous manquaient, que nous étions sur le point d'enrager de faim et de soif, quand nous découvrîmes la terre de la Calabre, puis celle de Sicile, et nous entrâmes en grand triomphe, avec nos deux prises, dans le port de Messine, faisant traîner dans la mer tous les drapeaux et étendards de ces Turcs, ayant mis tous les pavillons au vent et en ayant garni tous nos mâts par bravade, nos tambours et trompettes jetant mille fanfaronnades à cette arrivée. Mais hélas ! si nous eussions su que ce lieu devait être la sépulture de nos vaisseaux, nous n'eussions pas eu tant de sujet de nous réjouir. Après être restés huit jours à Messine pour y faire aiguade et nous rafraî-

chir, nous allâmes jusque devant le port de Palerme, dont les vents nous refusèrent l'entrée. Nous fûmes forcés de nous diriger vers la montagne de Tronbouilly (l'île de Stromboli) pour tâcher d'y aborder. Nous faillîmes y périr, et, après avoir fait plusieurs bords pour tâcher d'entrer dans le port, nous fûmes contraints de gagner la haute mer de crainte de nous briser contre les rochers qui nous environnaient. Tellement qu'ayant navigué toute la nuit avec grande peine, le lendemain au lever du jour nous fûmes étonnés de nous retrouver dans le phare de Messine d'où nous étions partis la veille. Là où étant, nous mouillâmes l'ancre à six milles de la ville de Messine. Mais trois jours après, il s'éleva, sur les cinq heures du soir, une tempête plus violente encore que la précédente ; et de peur qu'elle ne nous jetât sur les bancs, nous jetâmes trois ancres à la mer pour nous mieux arrêter. Tout cela fut des liens trop faibles pour résister à la fureur des vents et des vagues. Nous fûmes poussés contre les rochers sur la côte de Sicile avec une telle dissipation de nos vaisseaux qu'on ne voyait qu'une effroyable image de la mort. Ce n'étaient que cris, plaintes, pleurs et gémissements de ceux qui périssaient ainsi misérablement. Le bruit des flots et des vents empêchait qu'on ouît ceux qui réclamaient le secours de leurs compagnons qui d'ailleurs couraient le même danger de se perdre. Mais le chevalier de Valbelle, qui est un des meilleurs hommes de marine qui soit au monde, prévoyant à une perte totale, fit couper le grand mât d'un de nos vaisseaux pour qu'on se coulât tout du long dessus et qu'on eût moins de mer à passer en abordant sur le sable du rivage. Ceux qui n'avaient pas tant de patience, se jetaient dans la mer comme des désespérés, en gens qui se croyaient déjà noyés ; les autres se tenaient sur les débris, espérant se sauver ainsi. Mais ce qui était le plus à plaindre, c'étaient quantité de blessés et de malades qui ne pouvaient quasi se remuer de leurs places, pour tâcher à se sauver comme les autres. Pour moi, grâce à Dieu, malgré toutes mes blessures, je vins à bout d'échapper à la nage comme presque tout le monde fit ; car, comme on n'était pas éloigné du rivage, ce naufrage nous fut plus épouvantable que mortel. Une fois à terre, nous eûmes à nous défendre des Siciliens qui nous pillaient et nous volaient dans notre infortune. Le chevalier de Valbelle donna ordre, quand le jour fut venu, de retirer tout ce qu'on pourrait du naufrage, et recouvra ses canons, ses ancres, quelques voiles et quelques cordages, qu'il fit mettre dans une petite grange sur le rivage. Il prit à loyer, pour s'y loger avec son monde, une métairie ; et nous restâmes là pour faire notre quarantaine avant d'entrer dans la ville. Après quoi on nous permit d'aller où bon nous semblerait. Je fus très-content d'échapper ainsi à la servitude de ce maudit chevalier Valbelle qui est pire qu'un excommunié et banni de son pays. »

Nous nous arrêtons là de la citation presque textuelle, quoique fort abrégée, du manuscrit. Le narrateur qui, tout en étant forcé de rendre justice aux talents et à la valeur de Valbelle, détestait fort le chevalier justement à cause de cette héroïque valeur qui le faisait courir au-devant des dangers, et qui ne laissait pas à son monde les loisirs d'une promenade d'amateur, eut fort à se plaindre des Siciliens. Homme dont la foi plus que chrétienne tenait de la superstition, il appela à son secours tous les miracles, pour ne pas dire tous les talismans du monde, comme il avait fait durant toute sa navigation. Enfin il s'embarqua sur une galère de la *Religion* qui le conduisit à Malte. Il entra dans l'hôpital, où on le traita avec tous les soins imaginables. Les grand'croix, tête nue et l'épée au côté, le grand-maître lui-même, une fois la semaine, servaient les malades. Il leur tendait un bassin d'argent, avant le repas, pour s'y laver les mains, ainsi que faisaient tous les chevaliers des sept auberges, autrement dit des sept langues de la Religion de Saint-Jean de Jérusalem. Tout le service de l'hôpital se faisait en vaisselle d'argent. Les lits étaient excellents.

Les salles, très-spacieuses, étaient tapissées de plusieurs beaux tableaux. Notre homme se trouvait si bien là, qu'à présent il aurait souhaité volontiers, dit-il, un mal incurable pour n'en jamais sortir. Il fut souvent visité par le grand-hospitalier de l'Ordre et chef de l'auberge de France, M. de Conflans, qui l'habilla de pied en cap et lui donna l'argent dont il avait besoin. Il l'admit à la charge de sommelier de l'auberge de France, puis à celle de maître-d'hôtel qui lui donnait le soin de pourvoir tous les jours à la nourriture d'environ quatre-vingts chevaliers, la dépense de cette nourriture étant de sept sous et demi par jour pour chaque chevalier. Le narrateur fait une courte description de l'île de Malte et de ses habitants. Le mal du pays l'ayant atteint, M. de Conflans lui donna la permission de repasser en France et lui en fournit les moyens. Il débarqua à Marseille, puis se mit en route pour Paris, où, après tant de vicissitudes, notre amateur arriva, comme il le dit, en bonne santé, jurant, mais un peu tard, qu'on ne l'y prendrait plus.

(2) Voir note 2 du chapitre IV du présent volume.

(3) *Relation de ce qui s'est passé dans les isles et terre ferme de l'Amérique pendant la dernière guerre avec l'Angleterre et depuis, en exécution du traité de Bréda, avec un journal du sieur de la Barre en la terre ferme et isle de Cayenne, le tout recueilli des principaux officiers qui ont commandé en ces pays*, par J. Clodoré, secrétaire de vaisseau; Paris, 1671, 2 vol. in-12. — Dossiers Le Febvre de la Barre, de Tracy, et *Archives coloniales*, au ministère de la marine. — Documents cités dans la note 3 du chapitre IV du présent volume. — *Manuscrits d'Hamecourt Ordres du roi*, au ministère de la marine.

CHAPITRE VI.

(1) Nous devons aux manuscrits de d'Hamecourt de connaître au juste la fin de d'Hocquincourt, sur laquelle nous n'avions pu trouver auparavant aucun document certain; ce qui nous l'a fait longtemps confondre avec un autre chevalier d'Hocquincourt tué le 25 juillet 1675, dans une petite affaire qui précéda de deux jours la fameuse journée de Salsbac où périt Turenne; nous avions conclu de notre propre erreur que d'Hocquincourt avait quitté la marine pour devenir colonel d'un regiment de dragons. Il y eut un troisième d'Hocquincourt, colonel comme celui avec lequel nous avions fait confusion, qui fut tué à la bataille de la Boyne.

(2) Outre l'*Histoire de Marseille*, de Ruffi, l'*Histoire de Provence*, de Bouche; l'*Histoire des chevaliers de Malte*, de Vertot, la *Correspondance de Sourdis;* les *Mémoires de madame de Motteville*, les *Mémoires du duc de Guise*, et le dossier Paul des *Archives de la marine*, qui donnent des détails particuliers au chevalier Paul et à ses campagnes, il faut lire aussi en ce qui concerne ce personnage, l'un des plus curieux de la marine française, les *Mémoires de Chapelle et de Bachaumont* et l'*Histoire de quelques hommes illustres de Provence.*

Le chevalier Paul s'était fait, avec le produit des richesses qu'il avait conquises sur mer, une habitation célèbre de son temps. Sa magnificence répondait à celle du propriétaire. Louis XIV, étant allé à Toulon, visita avec toute sa cour le chevalier Paul. Celui-ci le reçut dans son habitation, hors la ville, au milieu d'un

jardin rempli d'orangers en plein vent. Chapelle et Bachaumont racontent dans leur piquant et poétique voyage, que Louis XIV et la haute noblesse qui l'entourait furent émerveillés de voir que le chevalier avait fait confire toutes les oranges de son jardin aux arbres mêmes, pour les leur offrir de la sorte. Chapelle et Bachaumont visitèrent eux-mêmes le propriétaire de ce jardin féerique où se trouvait un palais enchanteur, que l'on appelait la *Cassine du chevalier Paul*. Comme un souvenir de la manière magnifique avec laquelle ils furent reçus, ils ont ainsi peint, dans la relation de leur voyage, l'hôte de ce merveilleux séjour.

« C'est ce Paul dont l'expérience
Gourmande la mer et le vent;
Dont le bonheur et la vaillance
Rendent formidable la France
A tous les peuples du Levant. »

Les matelots qui avaient aimé le chevalier Paul comme un père, qui l'avaient admiré comme un héros, lui firent une épitaphe à leur façon. Le cœur y brille à défaut du style et de la poésie :

« Passant qui vas si lentement,
Regarde cette sépulture,
Et considère une aventure
Digne de ton étonnement;
Celui qui naquit pour combattre
Et qui vivait dans le combat,
Eau, feu, fer ne purent l'abattre:
Une fièvre lente l'abat. »

La *Biographie universelle* n'a pas consacré une ligne au chevalier Paul.

CHAPITRE VII.

(1) « Arrêt du conseil d'Etat, du 26 mars 1666, pour ordonner aux officiers de marine établis à Brest de prendre dans les forêts de Cranou et du Faou, appartenant à la comtesse d'Auronne, le nombre d'arbres nécessaires pour la fourniture des magasins dudit port de Brest. Signé Louis et Guénégaud. »

(2) MÉMOIRE

ÉCRIT DE LA MAIN DE COLBERT,

pour prouver

QUE L'AMIRAL N'A PAS LE DROIT DE NOMMER LES CAPITAINES DE VAISSEAU,

MAIS QUE C'EST LE ROI SEULEMENT.

(Ce mémoire, extrait par nous des manuscrits de d'Hamecourt, ne nous paraît être qu'un premier jet, qu'une note de Colbert, destinée à être écrite ensuite.

ÉTAT DES OFFICIERS DE L'ANCIENNE ET NOUVELLE MARINE.

Les chefs de l'ancienne marine étaient l'amiral, vice-amiral et les quatre chefs d'escadre de Guienne, Bretagne, Normandie et Provence, avec un nombre limité de

capitaines entretenus, auxquels le roi donnait une pension annuelle, outre la solde ordinaire qui leur était payée lorsqu'ils commandaient les vaisseaux, et étaient pourvus aux escadres selon leur capacité ou ancienneté de service, et Sa Majesté leur donnait la commission de capitaine sur laquelle ils prenaient l'attache de l'amiral pour être employés en l'état des officiers entretenus en la chambre des Comptes, où le paiement des pensions n'est alloué si les provisions ou brevets ne sont donnés par Sa Majesté, enregistrés au contrôle de ses finances et vérifiés en ladite chambre, et sous lesdits chefs d'escadre et capitaines entretenus, plusieurs personnes de condition faisant leur apprentissage pour parvenir au commandement des vaisseaux lorsqu'elles en étaient capables.

Les lois pour bien ordonnées qu'elles soient s'anéantissent si elles ne sont exactement observées, et l'ambition donne des prétentions en des temps où le mérite est moins considéré que la faveur, ainsi qu'il s'est remarqué depuis quelques années en ceux qui veulent tirer avantage de leur ancienneté, et en d'autres qui n'ont commission que depuis quelque temps, ou qui, n'ayant servi qu'une campagne, sans capacité ni pratique, font solliciter des emplois et allèguent des difficultés sans fondement, pour exclure de la marine ceux que les longs services du roi rendent considérables, connaissant que la plupart ne sont en pouvoir de subvenir aux frais de sollicitations, de présents nécessaires pour être employés, et qu'anciennement les hommes de mérite étaient enrôlés sur l'état et mandés pour servir sans se consommer en voyages et dépenses inutiles à être maintenus dans le service de ce qu'ils appellent la marine.

Mais auparavant de pénétrer plus avant, il est nécessaire de savoir que la marine n'est plus un corps, les chefs d'escadre ni capitaines n'étant entretenus ; et, si c'est un corps, il est unique en son espèce, parce que pour le former on arme un nombre de vaisseaux, soit grands ou petits, lequel, selon sa continence, prend le nom d'armée ou d'escadre qui, après quelques mois de service, est licenciée et se dissipe, en sorte que les capitaines sont sans emploi et ne font plus de corps ; et ce qu'on appelle en France corps d'armée est composé de plusieurs régiments, et, chaque régiment, de plusieurs compagnies, lesquelles aussi sont composées d'un nombre de soldats sous la charge des capitaines, lesquelles toutes ensemble font le corps du régiment; et les capitaines, en vertu d'une commission du roi, commandent toujours leur compagnie sans qu'ils soit besoin de la renouveler pour monter à la tête du régiment, lorsque les premières compagnies deviennent vacantes par mort ou démission ; et si une ou plusieurs compagnies, lors de la création du régiment, sont commandées pour la garde de quelque place et n'entrent point au corps d'armée ni même en celui du régiment, les capitaines ne perdent point l'ancienneté de la commission, et, quoique après un long espace de temps ils aient été séparés, ils viennent à la tête du corps parce que le service du roi est toujours service considérable en quelque lieu qu'il se fasse; et le roi établit les mestres de camp à chaque régiment à cause de leur expérience, sans avoir été du corps, et nul autre que Sa Majesté n'a le droit d'y pourvoir.

Les mêmes ordres ne se pratiquent point en la marine, où les chefs d'escadre sont les mestres de camp des capitaines, et à bien dire, si c'est un corps, il est de différente nature, les capitaines n'ayant vaisseau ni compagnie fixe, lorsqu'on fait un armement, ceux qui n'ont jamais commandé vaisseau prennent leur commission de l'amiral, et après le désarmement demeurent sans fonction ni subsistance, de sorte que par une usurpation on substrait de l'autorité royale les commissions et les droits royaux de committimus et autres privilèges de capitaines entretenus avec provision de Sa Majesté que l'on dénie sur celles de l'amiral, ne restant que fort peu de capi-

taines qui, suivant l'ancienne pratique, soient établis pour le roi aux escadres et capitaineries.

Et si la marine était un corps fixe et stable, ses membres seraient de bons capitaines, mais n'en ayant que fort peu de cette qualité que l'expérience a rendus excellents hommes de mer, et le reste qui est en plus grand nombre sans aucune ou peu de capacité établi par la faveur ou des moyens inouïs, obligent avec justice de le dire paralytique sans espérance de guérison, si Sa Majesté, par ses ordonnances et règlements, n'y remédie en la même manière qu'elle a, dès à présent, pourvu à la dépense et armement de ses vaisseaux qui se font par l'ordre et sage conduite de ses ministres et officiers à qui elle en a confié le soin.

L'ancien état de la marine était stable composé des susdits officiers entretenus que l'amiral ne pouvait destituer sans être convaincus d'avoir contrevenu aux ordonnances, et ceux qui maintiennent le contraire, disant que l'amiral seul a le droit de pourvoir au commandement des vaisseaux, se fondant sur les lettres patentes du roi Henri expédiées en faveur de M. le duc de Joyeuse, beau-frère de Sa Majesté, en juin 1582, pour la charge d'amiral de France et de Bretagne, par lesquelles le pouvoir lui était donné d'établir officiers pour commander les villes, châteaux et places maritimes, d'ordonner ce qu'il jugerait à propos sur le fait des navires, barques, galères, galléaces, artillerie, munition des capitaineries et conduites, sans expliquer s'ils sont à Sa Majesté ou à ses sujets, pouvant par les règlements, mettre des hommes, munitions et armes sur les vaisseaux particuliers.

Mais ils ne considèrent pas que les ordonnances faites en conséquence desdites patentes en mars 1584, réformées et augmentées sur celles du roi François I[er], déclarent l'amiral chef et lieutenant général de Sa Majesté en ses armées de mer, et qu'en nul article dudit règlement il n'est spécifié qu'il commettra aux capitaines des vaisseaux seulement, par l'art. 8 aux capitaineries des gardes-côtes, îles, ports, havres et capitaineries de la marine, qui est bien expliquée pour le regard de la terre et côtes de la mer, sur ce que ledit article marque que ceux qui auront été pourvus par Sa Majesté ou ses gouverneurs de provinces prendront l'attache dudit amiral.

Et par l'article 26 duquel ils pouvaient tirer plus d'avantages, en cas d'armées navales, l'amiral sera seul chef ou son vice-amiral en son absence, et qu'à lui seul appartiendra la surintendance : ensemble les radoubs, armements, équipage, artilleries, gens et victuailles desdits navires, et de commettre et ordonner des commissaires capables et suffisants.

On objecte à ceux qui veulent ériger la charge de chef de la marine en souveraineté sur le contenu auxdites patentes et ordonnances que la charge d'amiral et de vice-amiral étant supprimée par le feu roi Louis XIII d'heureuse mémoire, et celle de grand-maître, chef et surintendant général de la navigation et commerce de France créée en faveur de feu seigneur cardinal de Richelieu, les prérogatives prétendues sur lesdites patentes d'amiral sont annulées ; et Sa Majesté, connaissant que le pouvoir du susdit amiral était trop étendu par les lettres de création de grand-maître, chef et surintendant général, commet plutôt le soin du commerce audit cardinal, que de la guerre, avec tous les droits et honneurs suivant les ordonnances seulement, et non d'y établir des capitaines.

Le pouvoir du chef de la navigation serait trop absolu s'il avait la liberté d'établir telles personnes qu'il voudrait sur les navires de Sa Majesté, vu qu'en supprimant la charge d'amiral on a supprimé l'amirauté de Bretagne, le commandement des galères, et la disposition des places maritimes auxquelles ledit sieur cardinal n'a eu pouvoir qu'en quelques-unes par commission particulière, comme les autres

gouverneurs, et non comme amiral, et si les contrats, conventions et actes de société de commerce avec les marchands, en vertu desdites provisions de charge de grand-maître étaient déclarées nulles et invalides sans la ratification du roi, à plus forte raison les commissions de ceux qui occupent ladite charge donnée pour commander les vaisseaux appartenant au roi, si elles ne sont confirmées de Sa Majesté, laquelle donne le soin des radoubs, munitions et artillerie de ses armements à de fidèles intendants qu'elle a jugé à propos d'y commettre pour le bien de ses affaires et maniement de ses finances.

Les ordonnances sur lesquelles ils fondent leurs prétentions donnent aussi les moyens de les détruire. Si Sa Majesté, ayant prévu aux pertes qui peuvent arriver à ses sujets par l'incapacité des conducteurs et maîtres de navires marchands, défend, en l'article 86, d'en recevoir aucun en ladite conduite et maîtrise s'il n'est expérimenté et examiné par deux anciens maîtres en présence dudit amiral ou ses lieutenants d'amirauté, et deux échevins et notables bourgeois du lieu où se fera l'examen, on ne doit pas souffrir que des personnes qui n'ont pas été examinées, qui sont sans expérience ni servi qu'une campagne d'enseigne ou volontairement sur un vaisseau, ni d'autres qui, par faveur, ont été capitaines trois ou quatre mois seulement, et demeuré sans service ni pratique douze et quinze ans en leurs maisons comme il s'en rencontre sur les vaisseaux, d'autres même sur la liste pour servir aux premières occasions au mépris des plus experts et entendus officiers, soient reçus aux capitaineries et autres charges des armées du roi, et puisque le chef de la navigation n'a droit que de nomination aux offices de judicature sur laquelle Sa Majesté donne les provisions, son pouvoir ne doit être plus grand en ce qui regarde le propre bien, fonds et intérêts de Sa Majesté en ses vaisseaux auxquels il est juste de commettre des gens intelligents au fait de la marine, pour la réputation de ses armes, la gloire de son Etat et la conservation de ses sujets.

Et s'il est vrai, comme il se voit, que la marine est un corps différent d'usage et de pratique aux autres corps d'armée, il est aussi certain qu'un soldat fantassin peut apprendre en quinze jours à se bien servir de la pique ou d'un mousquet, et qu'il est impossible qu'un homme puisse devenir bon matelot, s'il n'a sans discontinuation servi quatre ou cinq années. Un canonnier, un pilote, un maître et contre-maître ne sont pas capables de devenir en état de faire leur devoir s'il n'ont été premièrement bons matelots, et ensuite, par un long temps capables de faire lesdites charges.

Il faut donc, pour être capitaine et parvenir au commandement d'un vaisseau royal, on sache toutes les fonctions pour bien ordonner et conduire un équipage duquel, comme du vaisseau, le capitaine doit demeurer responsable, quoique les ignorants le contredisent, si, manque d'expérience et de capacité, il y a commis un pilote ou autre officier insuffisant, puisque le roi lui en laisse le choix.

Cette confusion ne consiste pas seulement pour le regard de ceux qui sont déjà commis aux capitaineries sans connaissance de mérite, mais encore en la quantité de commissions de capitaines entretenus données à plusieurs lieutenants qui n'ont jamais servi en chef, et à d'autres qui n'ont point été en mer sur lesquelles ils prétendent et prétendront jouir de l'ancienneté de leur commission pour parvenir aux charges et commandements.

Et ce qui cause le dernier désespoir aux anciens officiers et les met hors d'espérance de service ni subsistance, provient des commissions déjà délivrées à plusieurs personnes pour le commandement des vaisseaux à l'avenir, et d'autres de lieutenances et enseignes, lesquels par le crédit et faveur qu'ils sont assurés d'avoir auprès de ceux qui les ont admis ne font aucune difficulté de leur établissement. Et comme en cette campagne, ce qui n'était auparavant pratiqué, les capitaines n'ont

plus la liberté de choisir de bons lieutenants et enseignes, et que cette novation se fait afin d'avoir non-seulement le capitaine, mais tous les officiers subalternes à dévotion, il se rencontre qu'en quelques navires du roi, il y a des capitaines, lieutenants et enseignes qui ont été obligés de prendre un quatrième officier pour conduire le vaisseau et leur apprendre ce qu'ils auront à faire aux occurrences, et si dans les autres corps de cavalerie et infanterie le roi seul a pouvoir de donner les commissions aux mestres de camp et capitaines, et que celui qui a exercé la charge de colonel d'infanterie n'eût droit que de présenter des lieutenants-colonels des régiments à Sa Majesté pour en obtenir les provisions sur lesquelles ledit colonel général donnait son attache, et que même les lieutenants et enseignes des compagnies ne sont reçus en aucun corps s'ils ne sont aussi pourvus du roi, et qu'à présent ladite charge de colonel général est supprimée, Sa Majesté commet à toutes les charges, sans que personne en ait la nomination.

Il est encore plus juste et nul ne s'y doit opposer que les charges d'amiral et de vice-amiral étant supprimées, que le roi rétablisse et conserve sa même autorité de pourvoir des hommes expérimentés aux escadres et capitaineries de ses vaisseaux, dont le service n'est pas seulement nécessaire en France et en Europe, mais partout ailleurs qu'il plaise à Sa Majesté l'ordonner pour le bien de ses affaires.

(3) Les titres de donation à la France et de prise de possession de ce pays qui appartient maintenant aux Anglais, comme d'ailleurs l'île de Ceylan tout entière, sont dans le dossier La Haye, aux *Archives de la marine.*

(4) *Journal manuscrit* de De La Haye et *Manuscrits Hamecourt aux Archives de la marine.* Il est incomplet. — *Journal du voyage de La Haye* aux Grandes-Indes. 1 vol. in-12. Paris, 1698. — *Voyage aux Indes,* par de Lestra, in-12. Paris, 1677. — *Histoire des Indes-Orientales,* par Guyon, 3 vol. in-12. — *Histoire des finances*, avec l'*Histoire des Français aux Indes-Orientales,* par Dufresne de Francheville, in-4. — *Journal d'un voyage aux îles Dauphine et Bourbon*, de 1669 à 1672, par Du Bois. — *Histoire philosophique des Deux-Indes*, par Raynal. — *Histoire de l'empire des Anglais dans l'Inde*, par Barchou de Penhoën. Paris, 1841.

(5) Voir note 2 du chapitre IV du présent volume.

CHAPITRE VIII.

(1) *Ordres du roi, carton des deux d'Estrées, dossiers des divers officiers cités dans la relation; manuscrits de d'Hamecourt*, aux *Archives de la marine;* — *Gazette de France;* — Les diverses histoires du règne de Louis XIV, particulièrement *Histoire militaire du règne de Louis le Grand*, par de Quincy; *Histoire de la vie et du règne de Louis XIV*, par de La Hode; *Histoire du règne de Louis XIV*, par Limiers (ouvrage fait au point de vue protestant et hostile à Louis XIV); *Histoire de Louis XIV*, par de La Martinière; — *Annales des Provinces-Unies*, par Basnage; — *Vie de Ruyter, trad. du hollandais* de Gérard Brandt; — *Histoire navale d'Angleterre*, traduite de Lediard, 1761; — *Histoire des progrès de la puissance navale de l'Angleterre*, par le baron de Sainte-Croix, 1786; — *Lettres du chevalier Temple et autres ministres d'État, tant en Angleterre que dans les pays étrangers.*

contenant ce qui s'est passé de plus considérable dans la chrétienté, depuis 1665 à 1672, traduit de l'anglais, 1 vol. in-18, La Haye, 1714; — *Memoirs of Great Britain and Ireland, from the dissolution of the last parliament of Charles II until the battle of La Hogue, by sir John Dalrymple*, 2 vol. in-4°, London, 1771; — Les historiens anglais Hume, Lingard, etc.

(2) *Relation de la Gazette de France*. D'Hamecourt dit seulement : *L'armée sur une même ligne*. Cet ordre de bataille en croissant pour les vaisseaux de haut bord, signalé par la *relation de la Gazette de France* comme ayant été encore adopté dans le combat du 7 juin 1673, ne reparaît plus dans aucun document, du moins que nous sachions, comme mis depuis lors en usage.

(3) Cette erreur a été commune à MM. Jurien de La Gravière et Bouët-Willaumez, officiers supérieurs de la marine, dans de récents et remarquables écrits. Nous aurons souvent l'occasion de reparler de l'ouvrage de M. Jurien de La Gravière, quand nous en serons à la partie contemporaine de cette histoire. Voici comment s'exprime M. le capitaine de vaisseau Bouët-Willaumez, dans un opuscule inséré aux *Nouvelles Annales de la marine et des colonies* (octobre 1850), *sous le titre de campagne aux côtes occidentales d'Afrique*.

« Le combat d'escadre à escadre, sur deux lignes parallèles de vaisseaux, se tirant des coups de canon à qui mieux mieux *fut inauguré vers le milieu du seizième siècle et prévalut jusqu'à la fin du dix-huitième;* à cette dernière époque, un amiral anglais, Rodney, *commet l'excentricité*, et cela en quelque sorte sans le vouloir, au dire des Anglais eux-mêmes, de couper *le milieu de la ligne* (on verra plus tard qu'il y a ici encore un autre genre d'erreur de fait de la part de M. Bouët) *française avec la sienne*, afin d'y jeter le désordre, ce qui réussit fort bien : Suffren, de son côté, en 1782, dans un des brillants combats qu'il livre contre l'escadre anglaise de la mer des Indes, s'avance sur deux colonnes de front pour engager le centre et l'arrière-garde britanniques; il est sur le point d'appliquer l'excellente maxime de guerre qui consiste à masser des forces sur une partie de l'armée ennemie pour l'écraser rapidement, avant que l'autre partie soit venue à son secours; mais un violent orage survient, déjoue ses projets d'attaque, déjà en exécution, et, en sauvant l'armée anglaise, ravit ainsi à l'amiral français l'initiative d'une tactique que Nelson devait, quelques années plus tard, inaugurer sur mer, alors que Napoléon l'appliquait avec tant de génie sur terre. »

N'est-il pas triste de voir des officiers du mérite et de la consistance de M. Bouët-Willaumez ignorer tout ce qui est relatif à l'histoire de la marine jusqu'à la guerre de l'indépendance d'Amérique, à ce point de ne faire des Duquesne, des Tourville, des Ruyter, des Russel, de La Galissonnière, etc., que des gens *se tirant des coups de canon à qui mieux mieux*, sans tactique, sans invention, sans génie. Ah! messieurs, prenez la peine d'ouvrir ces dossiers des *Archives de la marine* dont vous parlez souvent, mais qui sont restés vierges de vos mains peu curieuses, et vous y verrez que ces illustres marins que vous traitez si légèrement sont encore vos maîtres à tous, et que votre Nelson lui-même (dont vous avez fait autant que les Anglais le Napoléon de la mer) n'a rien fait qu'ils n'aient, en tout ou en partie, exécuté avant lui.

(4) En parlant d'un navire, on entend par cap, l'avant, la proue, ou plutôt la direction de l'avant, de la proue, vers un point quelconque. Ainsi quand on dit

qu'un navire a le cap au nord, sur un bâtiment, à terre, on exprime qu'il se dirige ou que la direction de son avant a lieu vers le nord de l'horizon, vers cet autre bâtiment, ou vers la terre. Virer cap pour cap, c'est tourner sur soi-même jusqu'à ce que la proue se dirige vers un point diamétralement opposé. Mettre le cap à tel air-de-vent, c'est se diriger sur cet air-de-vent. Mettre le cap en route, c'est faire tourner le navire jusqu'à ce que la proue soit sur la direction, ou la ligne ou l'air-de-vent prescrits. Gouverner où est le cap, c'est continuer à suivre la direction où se trouve la proue à ce même moment. Le vent a changé cap pour cap, c'est-à-dire le vent souffle du point opposé au précédent. On connaît à quel air-de-vent est le cap de son navire, à un trait noir peint dans l'intérieur de la boîte en cuivre qui contient la rose des vents. (*Dictionnaire de marine*, de MM. de Bonnefoux et Paris.)

(5) Aller *en dépendant*, c'est approcher peu à peu, en arrivant ou tenant le vent de plus en plus, pour s'accoster comme insensiblement, sans vouloir faire paraître qu'on a ce dessein. Le *Dictionnaire encyclopédique de marine* de Vial-Duclairbois, à qui nous empruntons cette explication, dit que cette manœuvre a des inconvénients, et que l'on manque presque toujours le but en se trouvant trop de l'arrière ou de l'avant.

(6) Quand un objet se trouve plus près de l'origine du vent que la perpendiculaire à la direction de l'air-de-vent qui passe par un autre objet, le premier de ces objets est au vent de l'autre; s'il est plus loin de l'origine du vent par rapport à cette perpendiculaire, il est sous le vent de l'autre objet (*Dictionnaire de MM. Bonnefoux et Paris*). *Gagner le vent* à l'ennemi, c'est de plus loin que l'on était que lui de l'origine du vent, se mettre par des manœuvres, plus près que lui de cette origine, de manière à le placer sous le vent à soi. On verra dans ce volume, à la relation de la bataille navale de Beveziers, livrée le 23 juin 1690, quels sont les avantages et les désavantages de ces deux positions, *être au vent de l'ennemi* ou *avoir le vent sur lui*, et d'être *sous le vent de l'ennemi.*

(7) *Lof* est synonyme *d'amure* pour signifier le cordage qui sert à fixer, à *amurer* les basses voiles. Le côté du *lof* est la moitié du vaisseau qui est vers le vent et où les basses voiles sont fixées. On emploie le verbe technique *lofer*, pour dire *venir au vent.*

(8) Voir le *Journal manuscrit* de de La Haye, et quelques pièces mal à propos incluses aux cartons dits politiques, aux *Archives de la marine.*

CHAPITRE IX.

(1) La pièce suivante, inédite jusqu'ici, montrera le cas que l'on peut faire dune malheureuse compilation, due à un ex-officier de marine, M. Bonfils la Blénie ou Lapérouse, sous le titre trompeur d'histoire de la marine ; car il n'y a pas trace d'histoire serieuse dans cet ouvrage dont le ministère de la marine, à défaut du public, s'est fait l'acquéreur, et dont il a empoisonné les bibliothèques des ports et bâtiments de l'État, pour enseigner aux marins sans doute le contre-pied du bon sens et de la verité. On lit dans cette singulière fantaisie d'un homme d'esprit, mais

totalement dénué d'études historiques, *qu'on ne sait pas par quel motif un historien a fait entrer Duquesne par le sud du phare* après le combat de Stromboli, et qu'il entra par le nord. La pièce en question va donner les motifs de l'entrée de Duquesne par le sud.

« Monsieur de Vivonne au roi, sur le combat de Stromboli et ses suites.

« Sire,

« Ayant, dans ma précédente lettre, répondu à celles que M. du Quesne m'a portées de la part de Votre Majesté, je me suis réservé de lui rendre compte dans celle-ci de ce qu'il a fait à la gloire de ses armes dans le combat qu'il a donné contre M. Ruyter en arrivant dans les mers du Faro, du côté du nord. Les temps l'ayant beaucoup contrarié, il se trouva au commencement de janvier au delà de Stromboli. Il m'envoya, le cinquième du courant, une felouque commandée par le sieur Coriton, et m'écrivit pour me donner avis qu'il était retenu au delà de cette île par les calmes depuis cinq jours, et qu'il attendait les vents pour passer à Messine. Coriton fit fort bien ce voyage.

« Le huitième, à minuit, un enseigne du vaisseau le *Grand*, nommé le sieur de Puchesse, me porta une seconde lettre de M. du Quesne, du septième, par laquelle il me mandait qu'il était en vue des ennemis, lesquels étaient allés à sa rencontre. Cet officier me dit que les ennemis avaient eu le vent, le septième, sur M. du Quesne sans le combattre, mais que, par la bonne manœuvre de ce dernier, le lendemain les nôtres avaient eu le vent sur les Hollandais, qui étaient au nombre de vingt-quatre navires de guerre et un Espagnol qui faisait le vingt-cinquième. Je fis sur-le-champ ma réponse et renvoyai ledit sieur de Puchesse, l'ayant trouvé homme d'esprit et résolu. Sur le premier avis que j'avais eu de M. du Quesne, je fis sortir M. d'Almeras du port, de sorte qu'il mit à la voile le neuvième au matin par un vent très-favorable. Le douzième, ledit sieur de Puchesse revint et me porta une troisième lettre de M. du Quesne, en date du dixième, sous Stromboli, par laquelle il me mandait qu'il avait combattu et poussé, le huitième, les ennemis ci-dessus ; que la nuit dudit jour huitième et tout le neuvième s'étaient employés à se raccommoder de part et d'autre, et que les ennemis s'étaient éloignés de la vue pendant ce jour, même avaient, la nuit, éteint leurs feux, pour n'être pas connus ; que ledit jour, dixième, il s'était joint à M. d'Almeras, et qu'il avait mis le cap sur Messine pour y revenir, mais qu'ayant vu reparaître les ennemis, il allait de nouveau sur eux avec le renfort qui lui était venu. Alors les Espagnols avaient joint les Hollandais. Cette seconde fois, les ennemis eurent l'avantage du vent, et c'était le douzième. M. du Quesne tint d'abord au plus près et les ennemis de même, au lieu d'arriver. M. du Quesne ayant ensuite cargué ses basses voiles pour marquer qu'il voulait combattre, Ruyter fit de même de son côté sans arriver, et ce manége dura deux jours. La conduite des ennemis était peut-être fondée sur ce que Ruyter se tenant moins fort avec les Espagnols, les Français étant joints, ne voulait pas venir à un second combat avec eux. Aussi il se contenta de se tenir en bataille au vent et d'user d'une ruse qui fut d'éloigner, par ses bordées les nôtres des terres de Sicile afin de pouvoir faire la nuit une fausse route, comme il fit, et s'en revenir à Melasse (Melazzo) pour avoir quelque apparence de victorieux aux yeux des peuples. De cette manière, le dix-neuvième, il revint à Melasse. M. du Quesne, ayant vu prendre ce parti aux ennemis, tint conseil pour résoudre ce qu'il y avait à faire. *La pluralité des opinions fut de venir à Messine par le sud*

Et les raisons principales furent que les ennemis ayant gagné le devant au Faro, on n'y pouvait plus passer sans combattre ; que le faisant il n'en pouvait arriver que de grands inconvénients pour le service du roi; puisque, si on combattait et qu'on se mît en devoir de défiler le passage du Faro (qui est étroit) il y fallait venir un à un, et que notre arrière-garde se trouverait infailliblement insultée et poussée par les ennemis, sans qu'on y pût remédier ; ce qui serait d'une fâcheuse conséquence, puisque nous serions battus assurément. Cette raison est sans réplique; car le passage ne se pouvait faire sans s'exposer à cet inconvénient indubitable. Ils considérèrent encore qu'il n'y avait plus dans les vaisseaux de boulets ni de poudre que pour combattre six heures ; et que si on donnait un second combat au Faro, et qu'on ne pût pas y entrer, il arriverait que les vaisseaux ne rentreraient point à Messine ; car il faudrait qu'ils s'en retournassent à Toulon pour chercher de nouvelles munitions ; on fit en troisième lieu réflexion que Messine, privée de l'armée, était en très-mauvaise situation, et qu'il y avait à y craindre certainement une révolution si les vaisseaux ne paraissaient pas bien vite, ainsi que je l'avais mandé à M. du Quesne. Tout cela ensemble ayant fait résoudre le conseil à revenir par le sud, le ciel montra aussitôt qu'il approuvait cette résolution; car le vent, qui n'était pas bon, se rendit favorable et mena les vaisseaux en poupe en deux jours jusqu'au cap de Pazzaro. Nous les vîmes paraître de loin, le vingtième, et, le vingt-unième, ils furent sur le cap d'Arme, d'où M. du Quesne dépêcha un de ses neveux dans une chaloupe, lequel me porta les lettres dont Votre Majesté m'a honoré. M. du Quesne me demanda ordre de ce qu'il avait à faire, et je ne feignis point de lui répondre sur-le-champ qu'il entrât vitement dans le port, cela étant nécessaire pour ranimer la ville qui avait été extraordinairement abattue du retour de l'armée des ennemis à Melasse. M. du Quesne, déférant à mon ordre, entra, le vingt-deuxième, à Messine, et consola tellement le monde par sa présence que la face des choses y est entièrement changée.

Ayant demandé à M. du Quesne comment s'était passée la journée du combat, il m'a dit que, s'étant trouvé, le huitième, au vent, par une manœuvre extrêmement bien entendue, il serait arrivé sur les ennemis, qui étaient les Hollandais seuls en nombre de vingt-quatre forts vaisseaux de guerre et un navire espagnol ; que son avant-garde et son corps de bataille avaient fait plier l'avant-garde et le corps de bataille de Ruyter ; de manière que le corps de bataille de M. du Quesne, en s'approchant toujours des ennemis qui pliaient en combattant, s'était trouvé par les eaux de l'arrière-garde de M. Ruyter ; cette arrière-garde n'ayant point plié, parce que la nôtre ne fit pas si bien son devoir que les deux autres divisions. Ce combat commença vers les neuf heures du matin et finit avec le jour. Les Hollandais commencèrent à tirer de loin ; mais cela n'empêcha pas plusieurs des nôtres de s'approcher fort près. La plupart des vaisseaux français tirèrent de bonne heure, comme ceux des ennemis. Celui de M. du Quesne fut le dernier qui tira. Il soutint sans s'émouvoir plus d'une demi-heure un grand feu, qui lui maltraitait et ses manœuvres et ses gens. Il voulait que ses coups portassent et que rien ne fût perdu.

Cette fermeté de courage lui fut avantageuse ; car quand il mit ses gens en œuvre, il porta un grand dommage au vaisseau de M. Ruyter et à ses seconds, et sa poudre ne fut pas employée inutilement comme celle de beaucoup d'autres. M. le marquis de Preuilly, qui menait la tête de l'armée, combattit aussi avec la dernière valeur et, comme il attaqua avec vigueur, les ennemis le prirent en butte pareillement plus que les autres, de manière qu'il a été le plus maltraité de l'armée. Il observa toujours la manœuvre de son amiral, et fit, en un mot, dans cette journée, tout ce qu'on pouvait attendre et d'un très-brave homme et d'un très bon officier.

« A l'égard de M. du Quesne, j'avoue à Votre Majesté que l'admiration que j'a pour son mérite arrête le cours de ma plume, pour ne pas vous dire assez combien sa conduite a été dans cette rencontre et ferme et entendue. Le ciel lui réservait ce jour de gloire sur la fin de sa vie, pour couronner ses belles lumières et son expérience aux yeux de toute l'Europe, et pour faire voir la supériorité qu'a la nation française sur les autres quand sa bravoure se trouve bien menée. M. du Quesne n'a pas été embarrassé un moment de la présence de son adversaire si redouté; et toute notre armée convient que son commandant a beaucoup mieux manœuvré que le général des Hollandais. Il me semble que c'est tout ce que Votre Majesté pouvait attendre d'un si bon sujet.

« Je n'entre point dans le détail des vérités que je touche en général à Votre Majesté, parce que d'autres en prendront soin et que je n'étais pas dans l'armée. Mais, bien que j'en fusse absent, je ne laisserai pas pourtant que de prendre quelque sorte de part à cette victoire, par la joie que j'ai de voir que les deux personnes que je demandai à Votre Majesté, quand elle voulut bien m'honorer du commandement de ses vaisseaux, se trouvent celles qui ont acquis le plus de réputation en cette journée. Ce n'est pas pour moi une médiocre consolation, et je supplie très-humblement Votre Majesté de me pardonner cette petite vanité, puisqu'elle tourne à mon avantage, et qu'elle est causée par le plaisir que j'ai d'avoir contribué en quelque sorte au bien de son service en cette rencontre.

« Il y a quelques autres vaisseaux qui se sont distingués, ainsi que je l'ai pu entendre, comme M. de Villette, qui a eu toujours son fils auprès de lui dans le combat, M. Chabert, M. de Tourville, M. de Léry et M. de Septesmes; et, sur cela, d'autres que moi en pourront mieux informer Votre Majesté. Je dois aussi dire du bien du sieur de Puchesse, dont je lui ai parlé au commencement de cette lettre. Il fit deux voyages dans une felouque de l'île d'Alicut en cette ville, au milieu de je ne sais combien de galères et de galiotes ennemies, et s'acquitta fort joliment de tout ce qui lui fut commandé. Il mérite quelque chose pour cela, aussi bien que le sieur Coriton, dont la race est connue dans la marine pour être brave et n'avoir point de bien. Il y a trois capitaines de brûlots qui ont très-bien fait en cette journée, savoir : le nommé Leroy dit Champagne, M. de La Galissonnière et M. de Beauvoisis. Le premier voulait aborder Ruyter et ensuite son vice-amiral, et les fit arriver tous deux pour l'éviter; mais les coups de canon des ennemis lui ayant coupé tous ses mâts d'abord, et enfin coulé bas son navire, il ne put leur rien faire. Il se sauva dans sa chaloupe, et laissa aller son navire à fond, ne le pouvant sauver. M. de Beauvoisis fut tué en allant pour faire la même chose, et M. de La Galissonnière fit de même admirablement bien son devoir. Sans le calme qui survint, il n'eût pas tenu à lui que son brûlot n'eût produit son effet. Ces trois vaisseaux ont été détruits par le canon des ennemis. Votre Majesté, aura pu voir ci-dessus que le peu de poudre et de boulets qui restent aux vaisseaux, leur a fait éviter pour ainsi dire un second combat, ce que je lui fais remarquer afin qu'elle ait la bonté de faire venir ici quantité de munitions de guerre, en sorte que pareille chose arrivant, on y puisse remédier si la guerre continue et que les navires trouvent ici de quoi se refournir de ce qu'ils auront consommé dans les combats. Cela est si important que je ne crois pas qu'il le faille davantage répéter à Votre Majesté.

Je suis avec le dernier respect,

Sire,

de Votre Majesté,

le très-humble, très-obéissant et très-fidèle sujet et serviteur,

Ce 27 janvier 1676. A Messine. « VIVONNE. »

Les dossiers Duquesne, Vivonne, Valbelle, Preuilly d'Humières, Tourville, Gabaret, d'Almeras et en général ceux de la plupart des commandants nommés dans le récit de la bataille de Stromboli et dans ceux des batailles du Mont-Gibel et de Palerme qui suivent, contiennent des relations ou des détails de ces trois batailles. On peut voir aussi : *Relation du combat naval donné entre les vaisseaux du roi, commandés par M. du Quesne, et la flotte des Espagnols et des Hollandais, sous le commandement de l'amiral Ruyter,* Paris, 1676, in-4° ; *Relation du combat naval du 22 avril,* Paris, 1676, in-4° ; et *Relation du combat naval du 2 juin* 1676, Paris, 1676, in-4°. Les relations qui renferment la *vie de Ruyter,* par Gérard Brandt et les *annales des Provinces-Unies*, par Basnage, ainsi que les *mémoires de Villette-Murçay,* publiés par M. de Monmerqué, doivent être aussi consultées.

—

CHAPITRE X.

(1) RÉFLEXIONS DU CAPITAINE DE VAISSEAU FORANT SUR LA MANIÈRE DE PÊCHER LES CANONS.

Comme il peut arriver qu'on ait le malheur de faire quelques autres naufrages et pertes de vaisseaux et canons, j'ai cru qu'il ne serait point déplacé d'expliquer la manière de les pouvoir pêcher avec facilité et de quelles manœuvres on doit se servir pour cet effet, ainsi qu'on l'a pratiqué à l'île d'Avès où le succès fit connaître que la méthode en était très-bonne.

Je commencerai par les manœuvres qui ne sont ni extraordinaires ni de dépense ; n'ayant seulement besoin pour ce travail que de bonnes chaloupes bien armées de matelots, de cordages de six à sept pouces, avec un peu d'autres de moindre grosseur, aussi bien que de quelques lignes d'amarrage et de crocs qui soient forts, de bon fer et faits exprès. Cette provision étant faite, on doit être informé de la pesanteur des canons qu'on veut pêcher et de la profondeur de l'eau qu'il y a dessus, afin de pouvoir couper de longueur son cordage et en prendre de la grosseur à proportion du poids des dits canons. Ce cordage est appelé itaque ou amarre de canon, auquel on saisit bien le croc qui pour le mieux doit être fait à émérillon.

A l'égard du travail de la dite pêche, il est bon, avant d'en parler, de savoir qu'elle se peut faire de deux manières : la première avec des guindans ou virevans faits exprès qui sont placés au milieu des dites chaloupes ; l'autre avec de bons palans doubles qui sont bien amarrés au-devant de ces chaloupes, lesquelles cependant sont toutes deux également bonnes. Ce n'est pas qu'avec cette dernière manière, on ne lève en moins de temps le canon ; mais aussi il y faut plus de monde qu'à la première. Quelques-uns ajoutent un davier ou espèce de petite grue qui seulement sert à empêcher la pièce de prendre à la dite chaloupe lorsqu'on la lève, et quelquefois aussi pour l'y embarquer avec plus de facilité.

Les dites chaloupes étant dans cet état et arrivées à l'endroit où sont les canons doivent être mouillées au vent du dit lieu et filer du cablot jusqu'à ce que le derrière de la chaloupe soit sur le canon qu'on veut pêcher, ensuite amarrer bien le dit cablot à l'avant de la dite chaloupe, de crainte qu'en levant la pièce, elle ne vienne en travers, et en même temps avoir une ligne prête à donner à un plongeur, de laquelle il va amarrer le bout à un des dauffins de la dite pièce, après pourtant qu'elle a été passée par un las coulant attaché au croc de la dite grosse amarre, que le dit plongeur vient reprendre et reporte au fond de l'eau avec beaucoup de

facilité, la pesanteur du croc et le las coulant auquel il est attaché le faisant aller sans peine sur le dauffin où il n'est pas plutôt croqué et amarré, que les matelots de la dite chaloupe, qui sont déjà tout préparés, la lèvent haut par le moyen de ce guindan ou est passé l'itaque qu'ils virent de force avec des barres de bois faites exprès ou avec les palans dont j'ai parlé ci-devant, lesquels étant aussi amarrés à la dite itaque, les matelots halent et hissent fort dessus afin de mettre haut la dite pièce, qui n'est pas plutôt hors de l'eau, qu'on la saisit bien à la dite chaloupe, avec de bons cordages qu'on amarre à la volée et à la culasse; mais, en cas que les canons n'aient point de dauffins, et même que les tourillons ni le bouton de la culasse ne parvinssent point, on doit avoir un burin ou barre de fer faite exprès où l'on puisse amarrer un cordage de médiocre grosseur, lequel burin sera mis par le plongeur dans la bouche du canon, qu'aussitôt les matelots de la chaloupe haleront et vireront, jusqu'à ce que la volée du dit canon soit assez élevée hors de terre pour que le dit plongeur puisse passer par la volée un nœud coulant qui se serrera à mesure que les matelots haleront dessus, et ensuite, s'il était encore besoin de mettre une autre amarre plus forte, ou d'en placer une dans le milieu entre les tourillons, pour avoir plus de facilité de la lever, le plongeur retournera encore pour le faire, et même, si on veut, on pourra passer une eslingue qui sera croquée par le même croc à itaque et levée haut comme ci-dessus.

Par ce petit détail, on peut voir qu'il n'est nécessaire ni d'instruments, ni de machines; mais tout ce qu'on peut appréhender dans cette occasion, c'est de manquer de bons plongeurs, sans lesquels il n'est pas possible d'y réussir. Ce n'est pas qu'il ne s'en trouve ordinairement grand nombre parmi les équipages, en leur distribuant quelque argent, comme on fit à l'île d'Avès.

CHAPITRE XI.

(1) « Cette ville, disait l'intendant de la généralité de Flandres, dans un mémoire dressé à la demande et pour l'instruction du duc de Bourgogne, était du *patrimoine de la maison de Bourbon*, y étant entrée par le mariage de Marie de Luxembourg, petite-fille du connétable de Saint-Pol et de Marie de Bart. Maximilien d'Autriche ne laissa pas de s'en emparer, et elle est restée à ses successeurs jusqu'en 1658, où les Anglais et les Français l'enlevèrent aux Espagnols. »

(2) Voir l'état comparatif ci-contre.

TABLEAU COMPARATIF

De dix vaisseaux du règne de Louis XIV et de dix vaisseaux du règne de Louis XVI, s'étant succédé sous les mêmes noms, d'après les documents authentiques appartenant aux archives de la marine.

LOUIS XIV (1696). — NOM DU VAISSEAU.	NOMBRE D'HOMMES par vaisseau.	TONNEAUX.	NOMBRE DE CANONS par vaisseau.	DIVISION par batteries et calibre. 1re Nombre.	1re Calibre.	2me Nombre.	2me Calibre.	3me Nombre.	3me Calibre.	4me ou gail. Nombre.	4me ou gail. Calibre.	TOTAL DU CALIBRE par vaisseau.
Le Royal-Louis.	1050	2600	110	30	48	32	18	28	12	16	6	2448
Le Terrible. . . .	800	2200	100	28	36	28	18	28	8	16	6	1832
Le Triomphant. .	800	1800	94	28	36	30	18	28	8	8	6	1820
Le Tonnant. . . .	725	1750	90	28	36	30	18	26	12	6	6	1896
Le Sceptre.	650	1900	84	26	36	28	18	24	8	6	4	1656
Le Lys.	650	1900	84	26	36	28	18	24	8	6	4	1656
Le Souverain. . .	600	1600	80	26	36	26	18	24	8	4	4	1612
Le Conquérant. .	560	1400	80	16 / 16	36 / 24	28	18	22	6	4	4	1612
La Couronne. . .	525	1300	76	10 / 14	36 / 24	26	18	22	8	4	4	1356
L'Heureux. . . .	450	1100	70	26	24	28	18	16	8	»	»	1256
Totaux généraux. . .	6810	17550	868									17144

LOUIS XVI (1789). — NOM DU VAISSEAU.	NOMBRE D'HOMMES par vaisseau.	TONNEAUX.	NOMBRE DE CANONS par vaisseau.	DIVISION par batteries et calibre. 1re Nombre.	1re Calibre.	2me Nombre.	2me Calibre.	3me Nombre.	3me Calibre.	4me ou gall. Nombre.	4me ou gall. Calibre.	TOTAL DU CALIBRE par vaisseau.
Le Royal-Louis .	1058	1500	110	30	36	32	24	30	12	18	8	2352
Le Terrible. . . .	1058	1500	110	30	36	32	24	30	12	18	8	2352
Le Triomphant. .	856	1500	80	30	36	32	24	»	»	18	12	2064
Le Tonnant. . . .	856	1500	80	30	36	32	24	»	»	18	12	2064
Le Sceptre. . . .	707	1500	74	28	36	30	18	»	»	16	8	1676
Le Lys.	707	1500	74	28	36	30	18	»	»	16	8	1676
Le Souverain. . .	707	1500	74	28	36	30	18	»	»	16	8	1676
Le Conquérant. .	707	1500	74	28	36	30	18	»	»	18	8	1676
La Couronne. . .	856	1500	80	30	36	32	24	»	»	18	12	2064
L'Heureux. . . .	707	1500	74	28	36	32	18	»	»	16	8	1676
	8221	15000										19276

NOTA. Les vaisseaux de Louis XVI sont les mêmes qui, sous d'autres noms, ont servi pour faire les guerres de la République et de l'Empire.

(3) Ce sont là les limites que Charlevoix assigne au Canada, dans son *Histoire de la Nouvelle-France*. Les ouvrages de date plus récente disent en général que le Canada, autrefois possession française, a, dans sa longueur, de l'est à l'ouest, quatre cent quatre-vingt-dix lieues, et dans sa largeur, du nord au sud, de quatre-vingt-dix à deux cent vingt-cinq lieues; le tout divisé en deux régions de haut et bas Canada.

(4) « *Ganondaoé* en langue iroquoise, *paogan* chez les autres Indiens, et parmi les Français le *calumet*, du mot normand chalumeau, est une manière de pipe fort longue, enjolivée de pic-bois, de canards branchus, oiseau dont la tête est de la plus belle écarlate, et d'autres brillants plumages. Le calumet a, chez les Indiens, quelque chose de si mystérieux, qu'ils disent que c'est un présent que le soleil a envoyé aux hommes pour établir et confirmer la paix parmi eux. Quiconque viole un calumet doit périr, et il s'attire en même temps l'indignation des dieux, qui ont laissé au soleil le pouvoir d'éclairer la terre. Quoique le calumet soit le symbole de la paix, il sert néanmoins pour la guerre. Lorsqu'une nation l'a porté ou laissé chez une autre, si elle est attaquée d'ailleurs, celle qui s'est unie par le calumet doit prendre ses intérêts et venger ses morts. Quand les Indiens envoient un calumet dont les plumages sont peints de rouge, c'est une marque qu'ils offrent des secours; lorsque ces plumages sont blancs et gris, c'est la marque d'une paix profonde et d'un secours, non-seulement à ceux à qui ils présentent le calumet, mais à tous leurs alliés. S'ils peignent un côté de ce plumage en rouge, et que l'autre soit resté gris et blanc, ils déclarent par là qu'ils ne veulent avoir aucun ennemi du côté qui regarde la couleur blanche et grise, mais qu'ils veulent la guerre du côté que regarde le rouge. Les Indiens ne font aucune entreprise considérable qu'ils n'aient auparavant exécuté la danse du calumet. » (*Histoire de l'Amérique septentrionale*, par de La Potherie.)

(5) *Life of Robert Cavelier de La Salle*. Boston, 1844. — *Journal historique du dernier voyage de La Sale*, par Joutel; — *Relation de la Louisiane et du Mississipi*, par le chevalier de Tonti; — *Établissement de la foi*, par Le Clerc; — *Découverte d'un pays plus grand que l'Europe, entre le Nouveau-Mexique et la mer Glaciale*. 1 vol. in-12, dans la collection des voyages du Nord; — *Histoire de la Louisiane*. — *Relations des missionnaires de la compagnie de Jésus à la Nouvelle-France*; — *Recueil des voyages du Nord*, 10 vol in-12. Amsterdam, 1732; — *Histoire de la Nouvelle-France*, par Charlevoix; — *Histoire de l'Amérique septentrionale*, par de Bacqueville de La Potherie; — *Cartons Canada, aux Archives de la marine*.

(6) Le dossier Duquesne, aux *Archives de la marine*, quoique les documents en aient été pour la plupart enlevés ou disséminés, contient un projet de Duquesne lui-même à ce sujet; les cartons dits politiques des mêmes archives en contiennent plusieurs autres dans lesquels les vues de Duquesne se trouvent aussi mêlées. On trouve dans la deuxième série, tom. 10 des *Archives curieuses de l'histoire maritime de France*, colligées par Danjon, un *Projet pour l'entreprise d'Alger*, qui prouve qu'on n'a fait qu'exécuter en quelque sorte sous le règne de Charles X un plan conçu sous le règne de Louis XIV. — Quant aux bombardements d'Alger et autres villes barbaresques, les pièces abondent aux *Archives de la marine*, dans les dossiers Petit-Renau, Duquesne, Tourville, d'Estrées, de Beaujeu, de Lery, etc., etc.

CHAPITRE XII.

(1) On trouve aux *Archives de la marine* de très-curieux et importants détails sur la révolution qui s'opéra, vers ces temps, dans la construction des vaisseaux. Les registres *Ordres du roi* et *Correspondance des secrétaires d'État, des intendants*, etc., le dossier de Renau (Petit-Renau), ingénieur général de la marine et capitaine de vaisseau, à qui on doit en grande partie cette révolution, celui de Tourville qui y contribua aussi pour sa large part, les papiers relatifs aux maîtres charpentiers, le dossier Duquesne, tout réduit qu'il est, et plusieurs autres, fourniraient matière à un ouvrage entier sur l'archéologie navale à l'époque de Louis XIV.

Quant à nous qui ne pouvons nous étendre sur un sujet si spécial, nous ne donnons ici que quelques extraits des dossiers Tourville et Petit-Renau, seulement pour que l'on prenne une première idée des recherches et des essais auxquels se livraient, de concert avec le roi et son ministre, les marins de ce temps dans le but de faire progresser la construction des vaisseaux.

LETTRES DE TOURVILLE ET DE PETIT-RENAU AU MINISTRE DE LA MARINE SUR LA CONSTRUCTION DES VAISSEAUX.

LETTRES DE TOURVILLE.

Rochefort, le 13 avril 1680.

« Monseigneur, j'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire ; je ne manquerai pas de me trouver à Pont comme vous me l'ordonnez, le vingt quatrième de ce mois. Je ne perds aucun moment pour m'instruire à fond sur les constructions, afin de pouvoir vous répondre à toutes les questions que vous me pourriez faire. Je découvre tous les défauts de nos navires que nos maîtres français ne corrigeront jamais, à moins qu'on ne le leur montre et qu'ils ne fassent des dessins de vaisseaux qu'ils auront à faire. J'ai appris que M. Duquesne vous avait envoyé des mémoires sur la manière que devaient être construits les vaisseaux de chaque rang. Quoique je ne doute pas qu'on ne puisse rien ajouter à sa théorie, cependant si les fonds de leurs navires ne sont point changés et que le trait de leur varangue ne soit tracé d'une autre manière, ils ne feront jamais de vaisseaux qui portent la voile. *L'Excellent*, que maître Honorat a fait, a le même défaut que tous les autres ; il a sa batterie noyée. Chabert dit que par ce qu'il en a déjà vu, il ne portera pas bien la voile. Je suis assuré que nous pourrons corriger ces défauts. Je ne crois pas, monseigneur, que vous fassiez commencer un vaisseau de premier ni de second rang en Provence, qu'on n'ait bien examiné auparavant s'il aura les mêmes défauts que ceux qu'on a faits par le passé, etc., Chevalier DE TOURVILLE. »

Rochefort, le 7 juillet 1680.

« Je ne me suis point donné l'honneur de vous écrire sur les constructions depuis quelque temps, étant bien aise de vous en parler avec plus de certitude. Après avoir vu la manière de bâtir de maître Blaise, charpentier, je peux vous assurer, monseigneur, qu'on n'a jamais vu en France de fonds de vaisseaux si beaux que ceux que l'on a faits au modèle que vous m'avez ordonné de faire construire, et je

ne crois pas qu'on puisse ajouter à la manière dont il bâtit. Nos maîtres même sont forcés d'en convenir..... Je suis persuadé que ce modèle vous plaira et que vous trouverez que les vaisseaux du troisième rang ont une juste proportion tant pour la bonté que pour la beauté. Je ne leur donne, de plus que M. Duquesne, que cinq pieds de l'étrave à l'étambot, qui en font tout l'agrément. Nous répondîmes hier au devis de Brest qui ne me parut en aucune manière raisonnable. Vous en jugerez, monseigneur, lorsque vous considérerez que Hubac ne donne à ses vaisseaux du premier rang que cent cinquante pieds de l'étrave à l'étambot, qui sont seize pieds de moins que n'a le vaisseau *le Victorieux*, auquel il manque huit pieds pour être d'une longueur parfaite. Il semble encore d'un inconvénient plus grand que les charpentiers de Provence qui donnent à leurs vaisseaux du deuxième rang cent soixante-deux pieds. Vous verrez, par le modèle que vous en faites faire à Toulon, qu'il lui manquera deux pieds pour le rendre d'une longueur convenable... On travaille depuis quelque temps au radoub du vaisseau *l'Admirable* qui s'est trouvé arqué de deux pieds. Cela vient de ce que nos vaisseaux jusqu'ici n'ont point eu assez de soulier de l'avant et de l'arrière. C'est à quoi nous remédierons sûrement. Il m'a paru aussi que les navires travaillent extrêmement dans leur radoub, d'autant qu'on est obligé de les mettre tous les jours sur le côté pour les raccommoder, outre qu'il est bien difficile de pouvoir faire de bons radoubs. *Des formes épargneraient beaucoup de journées de travail et les vaisseaux seraient beaucoup mieux radoubés*, etc.,

Chevalier DE TOURVILLE. »

Rochefort, le 6 août 1680.

« J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire, le 22 juillet, par laquelle vous m'ordonnez de donner mes soins pour ce qui regarde le raboud des vaisseaux; je vous assure qu'on ne peut s'y appliquer davantage et que nous les radoubons d'une manière à ne plus craindre des accidents aussi fâcheux que ceux qui nous sont arrivés par le passé. J'ai eu bien de la joie que vous ayez retardé la construction des deux vaisseaux qui se doivent bâtir à Brest, et que le fils d'Hubac vienne à Rochefort pour lui faire connaître les erreurs dans lesquelles il était. Le modèle que vous avez ordonné de faire sera achevé à la fin de ce mois. Le maître charpentier napolitain l'a bâti d'une manière extraordinaire; il a fait tous ses gabaris à terre, et ils se sont rencontrés d'une si grande justesse qu'il n'y a eu rien à redire. On n'a jamais vu vaisseau mieux conduit et avec de plus belles liaisons. Tous les étrangers l'ont admiré et tous nos maîtres en sont étonnés. Je vous peux assurer présentement qu'il n'y a non-seulement de maître charpentier en France si habile, mais que je ne crois pas qu'il y en ait en Europe. Les longueurs que nous avons données au vaisseau sont très-proportionnées, et à l'œil même elles nous paraissent convenable. Il s'entend aussi parfaitement à donner un air à nos poupes et à nos galeries que nous n'avions point encore eu en France. Il ménage son bois autant que vous le pouvez souhaiter. M. l'intendant nous a écrit pour savoir la résolution que vous prendriez de l'envoyer par terre et par mer. Pour moi, je trouverais qu'il serait plus à propos de l'envoyer par mer pour en connaître la bonté et le faire voir aux officiers de port de Brest et du Hâvre. Cela ne m'empêchera pas que je ne vous en fasse voir les liaisons en levant ses ponts; *et le maître s'offre à en bâtir à Versailles du premier et du second rang, avec les mêmes proportions du modèle. Il n'y a que trente-cinq pieds de long, et ce sera une chose extraordinaire de voir arriver un navire de cette longueur monté de 60 pièces de canons, et traverser la mer.*

« J'ai examiné la machine du sieur Renau. Son grand gabari est bon et convient

avec celui du maître charpentier ; il a tiré les gabaris du fond avec sa machine; mais il ne nous a point encore fait voir de démonstration juste pour ce qui regarde les gabaris de l'avant et de l'arrière, et il faut faire autant de gabaris de planche qu'il en fait en bois, parce que sa machine ne peut opérer que dans un lieu uni et ne peut se porter sur une pièce de bois pour la gabarier.

« Lorsque le fils d'Hubac sera arrivé, ce ne sera pas assez de convenir des longueurs et de la largeur, s'il ne donne une conduite dans son fond pour corriger le défaut de ne pas porter la voile et de mal placer son fort, ce qu'on n'a jamais connu en France.

« Je fais aller tous les officiers aux carènes, aux radoubs et aux constructions, et leur fais faire moi-même l'exercice du canon aussi bien qu'aux canonniers qui sont destinés pour apprendre le métier. J'ai dit aux officiers que lorsqu'ils auraient vu mettre quelque vaisseau sur le côté ils m'en rendraient compte, et que je les interrogerais pour voir le profit qu'ils y auraient fait et vous le faire savoir, je suis, etc., TOURVILLE. »

Rochefort, le 15 août 1680.

« J'ai appris, par une lettre, que vous avez fait l'honneur d'écrire à M. l'intendant, que si l'on pouvait démonter le petit vaisseau lorsqu'il serait arrivé à Paris, vous consentiriez qu'il allât par mer. Vous me permettrez de vous dire qu'il est impossible de le démonter entièrement sans le rompre. On pourrait démonter les ponts pour vous faire voir toutes les liaisons, car, pour ce qui est du bordage, il ne serait pas nécessaire de le lever. Si vous voulez bien, monseigneur, que je vous dise mes sentiments sur ce qu'il serait nécessaire de faire pour donner une parfaite connaissance à nos maîtres charpentiers dans tous les ports, de la manière dont maître Blaise bâtit ses vaisseaux, et pour en construire toujours de semblables, il serait à propos que, dans le port de Rochefort, il fît des gabaris en grand des vaisseaux de tous les rangs, comme si on les voulait bâtir et les laisser dans les magasins du roi. Il en ferait trois de l'avant et quatre de l'arrière, qui donneraient la forme à tout le vaisseau, afin que nos maîtres ne se pussent tromper, et on leur apprendrait l'usage de ces règles. Je trouve que nous avons trois ou quatre maîtres en France capables de les apprendre, qui sont le fils d'Hubac, le fils d'Honorat, le maître charpentier du Hâvre, et le fils de Coulomb qui est en Provence. Il donnerait aussi des gabaris de toutes sortes de rang au fils d'Hubac pour les faire porter à Brest; et, par ce moyen, on pourrait être assuré qu'il n'y aurait aucune différence dans tous les vaisseaux de ces deux ports. Il est, à mon avis, de la dernière importance, que le modèle aille par mer pour en connaître les perfections; car, pour les liaisons, nous sommes assurés qu'elles sont admirables... Maître Blaise se rendrait à Paris environ dans le temps que le modèle y arriverait, pour montrer sa manière de bâtir aux maîtres du Hâvre et de Dunkerque... Ils emporteraient avec eux des gabaris de tous les rangs, comme ceux qu'on laisserait à Rochefort et qu'on donnerait à Hubac. Ensuite maître Blaise irait en Provence où je l'accompagnerais si vous le jugiez à propos, pour convaincre nos maîtres charpentiers de Provence, là où il s'établirait avec votre permission. C'est la grâce qu'il vous demande ; il est accoutumé aux pays chauds et il est toujours malade à Rochefort. Il nous serait donc d'une grande utilité dans la mer Méditerranée pour tous les bâtiments de rang qu'il fait en perfection... Je vous peux assurer, par ce que j'en peux connaître, que c'est le plus habile homme qu'il y ait encore en France. Je fais faire un dessin d'un vaisseau de second rang pour vous l'envoyer l'ordinaire qui vient. Il raccommode *la Favorite*, il l'allonge de six pieds et ôte son soufflage ; cela ne l'empêchera pas qu'il ne lui

fasse porter la voile ; il ne peut l'allonger davantage à cause de son peu de largeur. Nous attendons les ordres que vous nous enverrez sur le modèle. Faites-moi l'honneur de croire, etc.,
TOURVILLE. »

..... 17 septembre.

« Je vous demande pardon si je me sers d'une autre main que de la mienne pour me donner l'honneur de vous écrire. J'ai eu neuf ou dix accès de fièvre double tierce dont je suis maintenant quitte, qui m'ont tellement affaibli que je n'en ai pas la force. J'espère d'être le vingt-cinquième du mois à Rochefort. Je ne manquerai pas d'exécuter ponctuellement ce que vous ordonnez que l'on fasse sur ce qui regarde le modèle. Nous le démonterons le mieux qu'il sera possible pour l'envoyer à Saint-Cloud, afin de le pouvoir remonter en présence du roi, et lui faire voir toutes les liaisons, que vous approuverez assurément. Je ferai faire à maître Blaise des gabaris en grand des vaisseaux de tous les rangs pour les envoyer dans tous les ports. Pour ce qui est du navire du second rang dont je vous ai envoyé un dessin, je prendrai la liberté de vous dire qu'aussitôt que j'ai représenté mes raisons au fils d'Hubac, en présence de tous les officiers, il n'a pas hésité à s'y rendre; il est convenu qu'un navire du second rang devait avoir cent cinquante-huit pieds de l'étrave à l'étambot; il nous a avoué qu'il s'était trompé d'un rang, et que lorsque nous avions entendu parler d'un navire de premier rang, il avait cru que ce n'était qu'un navire à trois ponts sans gaillards, et que les navires qui avaient trois ponts et deux gaillards étaient des navires hors de rang. Je lui ai fait entendre que lorsque nous parlions des navires du premier rang, c'étaient des navires à trois ponts et deux gaillards. Il est convenu qu'à ces navires-là il fallait donner, de l'étrave à l'étambot, cent soixante-huit à dix pieds, et que pour les navires qu'ils entendaient du premier rang à trois ponts seulement et que nous entendions du second, il fallait leur donner cent cinquante-cinq à cent cinquante-huit pieds, comme est le vaisseau *le Grand*, qu'on construit à Rochefort. Hubac même a signé pour cent cinquante-huit pieds, par la raison que je lui ai dite des deux pièces, en tant que je faisais battre en ligne droite sur le côté du vaisseau, qu'il était vrai qu'ils avaient voulu faire des navires plus courts, d'un autre rang et à trois ponts; mais, lorsque je lui ai fait connaître qu'il fallait donner la même élévation aux uns qu'aux autres, il fallait aussi donner la même longueur, et que par ainsi on pouvait conclure qu'il ne pouvait y avoir que des navires du second rang à trois ponts sans gaillards, et des navires du troisième rang à deux ponts et deux gaillards : et afin de le persuader entièrement sur la longueur des navires du second rang à trois ponts, nous avons rapporté toutes les mesures que nous avions prises en Angleterre sur *le Royal-Charles*. Je lui ai fait voir que ce navire n'avait que cent soixante pieds de l'étrave à l'étambot, qu'il portait cent pièces de canon, et que cependant il était moins acastillé que le navire dont je vous ai envoyé le dessin, et par conséquent qu'un même maître ayant bâti ces deux navires, il fallait de nécessité que le vaisseau de cent soixante pieds marchât mieux que celui de cent cinquante-huit, parce qu'il avait deux pieds davantage de longueur et qu'il avait moins de hauteur. Mais, comme nous avons connu par expérience que les Anglais avaient les ponts trop bas et qu'ils étaient étouffés dans leurs batteries, il a fallu les hausser afin d'être d'un plus beau combat. Il a été nécessaire aussi de proportionner une longueur à la hauteur que nous donnons entre nos ponts; autrement nous ne pourrions jamais parvenir à les perfectionner pour aller à la voile comme les Anglais. Je lui ai fait encore remarquer que *le Royal-Charles*, bâti en Angleterre, n'avait que quatorze sabords sur le côté dans sa première batterie, et que cependant il avait cent pièces de canon, mais que j'es-

timais plus deux pièces de canon en avant de ma première batterie, dont je me servais, que huit pièces de canon dans ces hauts qui ne servaient à rien que pour parade. Il ne m'a pu répondre à toutes ces raisons et est convenu qu'il fallait tenir nos ponts extrêmement bas si nous voulions tenir nos vaisseaux courts, et que si nous voulions hausser les ponts, il fallait allonger nos navires. Je lui ait fait voir que le navire du premier rang dont M. de Vauvré m'avait envoyé un dessin de Provence avait cinq pieds et demi d'élevation de plus que *le Royal-Charles* bâti en Angleterre, et qu'il jugeât par là celui qui devait être le meilleur à la mer. J'ai mille raisons à vous alléguer, monseigneur, lorsque j'aurai l'honneur de vous voir, pour vous persuader une longueur proportionnée aux hauteurs que nous donnons; je n'entends pas seulement pour la beauté, j'entends pour la bonté, pour la durée, pour moins tourmenter à la mer et pour aller mieux à la voile et à la bouline, sans augmenter leurs creux et leurs baux, ce qui est la grande affaire dans les constructions. Hubac est convenu que notre gabari avait plus de force que le sien, quoiqu'il l'eût condamné à Brest sans avoir bien examiné ce que nous lui avions envoyé. Il a avoué qu'il fallait placer la ligne du *Fort* comme nous la plaçons, et non pas à l'uni du pont, comme ils nous l'avaient mandé par leur memoire. Lorsque maître Blaise sera arrivé à Paris, il fera devant vous tous les gabaris en planche de tous les rangs dans toute leur hauteur et leur longueur. Vous connaîtrez par là l'assurance de son travail. Comme j'ai été malade, aussi bien que maître Blaise, je n'ai pu examiner à fond la machine de M. Renau, nous le ferons présentement avec exactitude pour vous en mander des nouvelles.

« Faites-moi l'honneur de me croire, etc. LE CHEVALIER DE TOURVILLE. »

LETTRES DE RENAU.

Brest, le 6 juin 1681.

« Maître Salicon, charpentier du Hâvre, partit d'ici avant-hier pour s'en retourner, après avoir appris la méthode nouvelle de construire les vaisseaux, suivant l'ordre que monseigneur nous donna en partant d'ici, et je vais travailler à faire la même chose avec maître Hubac et son fils, à qui j'ai fait voir les modèles que j'ai fait faire au maître du Hâvre, pour l'affermir dans l'usage de cette méthode. Quoique je ne doute pas qu'il ne mette sûrement en pratique les règles qui la composent dans la conduite du vaisseau qu'il va commencer au Hâvre, je ne laisserai pas de prendre la liberté de proposer à monseigneur que j'y aille pour mesurer exactement, dans la construction des vaisseaux, les points de position qui assujettissent la machine afin de retourner à faire la même chose pour savoir toujours avec exactitude sa façon et tous ses points, et pouvoir en refaire d'autres semblables dans la suite, en cas qu'il se trouve bon, ou de corriger ce qu'il s'y trouvera de défectueux dans les commencements, à quoi on n'aurait pas prévu, que je résoudrais promptement étant sur les lieux, et où un homme qui ne sait point toutes les raisons de ce qu'il met en pratique se trouve embarrassé; quoique celui-ci ait beaucoup de conception et de genie pour les choses de son métier, ces raisons dépendant de beaucoup de principes de géométrie, il lui est impossible de les pouvoir savoir si tôt. Je l'ai prié de me mander quand son bois sera prêt et quand il sera en état de commencer, pour m'y rendre en ce temps-là en cas que Monseigneur me l'ordonne, sur quoi j'attendrai l'honneur de ses ordres, et j'espère que cependant je satisferai à ce qu'il me reste à faire ici en attendant qu'on y bâtisse; et même, si je n'avais pas encore achevé, mon retour ne serait pas long, n'ayant pas besoin d'être plus de quinze jours au Hâvre pour faire les choses que j'ai dites. RENAU. »

Brest, le 30 juin 1681.

« Je continue le plus promptement qu'il m'est possible à montrer la nouvelle méthode de construire les vaisseaux à M. Hubac, afin qu'il puisse aussi le plus tôt qu'il se pourra faire par cette méthode l'une des deux chaloupes que le roi a ordonné qu'on fasse ici pour épreuve ; et la principale chose que j'observe en enseignant cette méthode est d'en rendre l'usage si général qu'on puisse faire des vaisseaux dans toutes les proportions qui seront prescrites ; mon dessein n'a jamais été de restreindre cette méthode à une manière particulière, ce qui la rendrait défectueuse, ni de donner aucunes proportions aux maîtres charpentiers pour qu'ils les suivent, n'étant pas persuadé même que les gens les plus expérimentés en puissent donner sûrement de certaines, leur ayant été presque imposssible jusqu'à cette heure de savoir assez juste la différence des façons des vaisseaux pour savoir la cause de leurs différents effets à la mer ; à quoi j'espère que cette méthode que j'ai jusqu'ici reconnue générale pourra beaucoup servir, et que si elle ne l'était pas, elle serait peut-être utile.

« Je serai présent à la construction des deux chaloupes comme vous me l'ordonnez, monseigneur ; mais le peu de rapport qu'il y a, à ce qu'il me semble, d'une chaloupe à un vaisseau, m'a fait représenter à M. de Tourville la différence que j'y trouvais et il juge à propos présentement de faire des œuvres mortes à ces chaloupes ; c'est-à-dire que ce seront de petits vaisseaux de trente pieds semblables aux grands sur lesquels ils seront réduits ; et quoique de cette manière-là ces petits bâtiments doivent avoir beaucoup plus de rapports avec les vaisseaux, il me paraît qu'il y aura encore beaucoup à craindre qu'on n'en tire pas toute l'utilité que l'on s'est proposée, par les raisons que j'ai mises dans le mémoire que je prends la liberté d'envoyer ci-joint et qu'on peut aisément voir, par expérience, si vous avez la bonté d'ordonner qu'on appareille le petit vaisseau de Versailles par un vent un peu frais et qu'on le fasse aller au plus près du vent, en lui faisant porter ses humiers s'il se peut. Je représentai sur son sujet la même chose plusieurs fois l'année passée à Rochefort ; c'est pourquoi je m'en serais éclairci par expérience avant de partir de Versailles s'il avait été en état de cela. RENAU. »

Havre-de-Grâce, 13 septembre 1681.

« J'ai trouvé à mon arrivée ici les plans de deux vaisseaux que l'on y fait tout tracés, et une très-grande partie de leurs membres en place. Pour lisser le plus grand on a fait d'abord à terre trente-deux coupes qui ont leur hauteur depuis la quille jusqu'au plat-bord, lesquelles étant mises en place se sont trouvées très-justes, et assez proches les unes des autres pour n'y pouvoir mettre qu'un membre entre leurs intervalles qui sont presque pleines déjà. On a pareillement mis vingt coupes à la petite frégate que l'on a achevé de lisser sans que l'on ait été obligé de retoucher à aucun de ses membres pour les faire convenir entre eux.

« Depuis le commencement de cette semaine que je suis ici j'ai travaillé à mesurer le plus exactement qu'il m'a été possible, tout ce qui a servi à tracer ces vaisseaux, pour en retracer d'autres semblables dans la suite s'il est nécessaire. Aussitôt que j'aurai achevé ces mesures, je ferai voir au maître charpentier d'ici les modèles que j'ai faits avec celui de Brest, pour qu'il puisse profiter de ce qu'il y pourra trouver de bon ; et j'emploierai incessamment le temps que monseigneur voudra que je sois ici, à donner au charpentier les plus amples connaissances que je pourrai de la nouvelle méthode de construire les vaisseaux que le peu de temps que nous avions été ensemble jusqu'à cette heure ne m'avait pas permis de lui donner. RENAU. »

Dunkerque, le 6 février 1682.

« J'ai achevé de satisfaire par ma méthode à toutes les proportions et les manières du maître charpentier d'ici; je lui ai fait un modèle dont il est très-content, et lui ai donné, par des réductions aisées, la conduite de toutes ses lisses, particulièrement de celle qu'il appelle son poisson, qui n'est autre chose que les entreponts. Ce maître entre fort aisément dans toutes ces nouvelles manières, et comprend facilement ce qu'on lui montre et avec beaucoup de docilité. Je vais travailler sans relâche présentement à lui donner la connaissance la plus parfaite que je pourrai de toutes ces choses, ce que j'aurais déjà fait si ce maître n'avait pas été détourné par la mort de sa femme qui l'a mis hors d'état de pouvoir travailler pendant quelque temps.

« Ses façons pour les petits vaisseaux paraissent fort belles; et voulant bâtir cette année plusieurs frégates pour tâcher de trouver de bonnes proportions et de bonnes manières qu'on peut suivre à l'avenir, il serait à souhaiter qu'on fît l'expérience d'une bâtie par ce maître, comme vous le lui avez fait espérer.

RENAU. »

CHAPITRE XIII.

(1) Voir les dossiers Château-Renault, Gabaret, Forant, etc., et le manuscrit de d'Hamecourt, aux *Archives de la marine.*

Cette note nous fournit l'occasion de faire quelques observations tant sur la bataille même de Bantry que sur la personne de Château-Renault.

Lediard, dans son *Histoire navale d'Angleterre*, qui tend à amoindrir considérablement tous les succès des adversaires des Anglais, appelle la bataille de Bantry une escarmouche, et feint d'oublier que, toute la question étant dans le débarquement des troupes françaises, une incontestable victoire appartint à qui atteignit ce résultat en combattant, et une défaite non moins douteuse à qui, accouru pour le prévenir, fut obligé à la retraite. Il convient d'ailleurs que la moitie de la flotte anglaise fut désemparée.

Pour parler d'auteurs aussi légers que Lediard est lourd, M. Eugène Süe décide, à propos de la bataille de Bantry, que Château-Renault était un général *sans antécédents, inexpérimenté,* pour le succès duquel *on ne saurait vouloir que de vieux tacticiens comme MM. Gabaret et Forant se sacrifient.* Voilà, on en conviendra, une manière neuve d'entendre la discipline militaire et le patriotisme, dans un livre qui a été patroné par le ministère de la marine, sous un gouvernement royal.

En revanche du jugement porté par M. Eugène Süe sur Château-Renault, voici venir un auteur plus futile encore en fait d'histoire, M. Capefigue, qui, dans son ouvrage intitulé : *Louis XIV, son gouvernement*, etc., déclare nettement et sans permettre de réplique, que ce marin est le plus grand de ceux qui ont illustré les armées navales de France; que M. Duquesne n'est pas son egal, et que Tourville, comparé à lui, *n'est bon qu'à conduire dix, vingt vaisseaux.* Il est vrai que l'écrivain qui, ici comme dans tous ses autres ouvrages, renverse de la sorte et de son chef, en citant des documents créés par sa seule imagination, toutes les idées reçues, est un de ceux qui sont assez sûrs d'eux-mêmes pour ne pas chercher, mais pour *inventer* l'histoire en général. L'histoire est ce que nous la faisons, disent ces messieurs. C'est ainsi que M. Capefigue fait honneur à Château-Renault *d'avoir*

battu le grand Ruyter, ce qui ne lui est jamais arrivé que dans la tête de cet auteur, il lui fait battre l'amiral *anglais* (en tout cas lisez hollandais) Evertzen ; et enfin il grossit le bagage de son héros d'une victoire volée à celui-ci, d'une défaite mise sur le dos de celui-là. C'est M. Capefigue qui vous apprendra encore que Tourville, cet homme bon à conduire dix vaisseaux, est Gascon, Provençal, etc., tout enfin, excepté Normand ; que Jean Bart *est un rustre sorti d'un pêcheur de Dunkerque* ; que *Lorient était sous Louis XIV un grand port de guerre ;* que *le Hâvre n'était point alors un arsenal,* que *c'était un petit port sur le même rang qu'Abbeville.* C'est aussi M. Capefigue qui vous fera connaître les célèbres marins *Coquelin* (sans doute Cogolin), *d'Ampeville* (sans doute d'Amfreville), *Vallabele* (sans doute Valbelle), et surtout et par-dessus tout le fameux *chef d'escadre* Grosbois. Enfin, c'est ce même et toujours inventif M. Capefigue qui vous donnera les portraits du matelot de Bretagne, *loup de mer;* de celui de Guienne *aux mœurs anglaises;* de celui de Normandie, *blond,* quoique fort de ses membres et velu, *se hasardant moins que les autres dans les grandes mers* (on en a pu juger par les nombreuses et lointaines navigations des Normands), et se bornant au cabotage.

Ceci n'est que l'extrait des nouveautés contenues dans huit pages au plus d'un des trop nombreux volumes du même auteur, lesquels s'intitulent héroïquement *Histoire.* Alors c'est donc l'histoire d'Ali-Baba ou quelque chose qui pourrait s'intituler : *Histoire des mille et un songes.*

Il n'en est pas de ces ouvrages pourtant comme des romans historiques de M. Alexandre Dumas qui convient franchement qu'il n'a eu d'autre intention que d'attacher et d'amuser ses lecteurs ; tandis que M. Capefigue et les écrivains de son genre ont la prétention de faire accepter leurs rêveries historiques pour des réalités, quand ils ne poussent pas leur satisfaction d'eux-mêmes jusqu'à se mettre sur les rangs pour l'Académie française ou celle des inscriptions et belles-lettres, à titre de gens de beau et bon style, ou d'historiens très-sévères et très-appuyés de preuves.

(2) Nous avons omis de parler, sous la date de 1679, d'un événement qui fait trop d'honneur à cet illustre marin pour que, l'ayant retrouvé dans sa correspondance aux *Archives de la marine*, nous le passions sous silence. Il s'agit du naufrage du vaisseau *le Sans-Pareil* qu'il montait alors.

LETTRE DE TOURVILLE

SUR LE NAUFRAGE DU VAISSEAU LE SANS-PAREIL.

Bellisle, ce 24 octobre 1679.

« Monseigneur, je suis dans une si grande affliction que je laisserais à un autre e soin de vous informer de la perte du vaisseau *le Sans-Pareil,* si je ne croyais absolument nécessaire que vous l'appreniez par moi-même ; elle est arrivée à cent lieues de Bellisle par un démâtement entier de tous ses mâts ; le beaupré démâta le 21 de ce mois et attira, comme il arrive ordinairement, le mât de misaine ; ce désordre fit ouvrir le devant du navire et faisait faire beaucoup d'eau. Le soin que je prenais à faire pomper incessamment et à faire tout ce qui se peut en pareilles occasions me donnait espérance de me pouvoir sauver ; mais la chute du grand mât, qui arriva le lendemain au matin, fit une si grande ouverture que l'eau monta de dix pieds en moins de trois heures, ce qui fit abandonner le travail aux mate-

ots qui se noyaient dans le fond de cale; croyant qu'il n'y avait plus d'espoir de sauver le vaisseau, je me mis en devoir de sauver l'équipage; je fis embarquer quatre-vingts hommes dans mon canot et ma chaloupe, et je conviai plusieurs officiers de s'embarquer; mais ils trouvèrent la mer si grande qu'ils crurent devoir remettre à une autre occasion de se sauver. Tout ce monde, à quelques exceptions près, arriva heureusement à *l'Arc-en-Ciel*, mais leur infidélité et leur ingratitude furent si grandes que, se croyant sauvés, ils laissèrent aller la chaloupe à la dérive, de crainte d'être obligés de faire un second voyage. Cette chaloupe était le seul espoir qui me restât; le temps étant si mauvais que le chevalier de Coëtlogon ne me pouvait approcher et aurait démâté s'il avait entrepris de mettre sa chaloupe à la mer. Enfin, croyant qu'il ne pouvait nous rendre aucun secours, il hasarda son canot avec six hommes qu'il fit embarquer à force de menaces et de prières; mais beaucoup plus par la force de l'argent qu'il leur promit. Un officier les accompagna et vint se mettre à une portée de fusil derrière la poupe du *Sans-Pareil*. Voyant que c'était la seule ressource que je pouvais espérer, je sollicitai tous les officiers de s'en servir et de se jeter à la mer pour gagner le canot comme j'allais tâcher de le faire. La crue d'une mer haute comme le navire leur parut une voie de se sauver aussi périlleuse que celle d'attendre qu'il coulassent à fond, de manière que je fus seul à prendre ce parti qui fut funeste à quelques gardes de la marine et à quantité de matelots qui voulurent me suivre. Plus de vingt se noyèrent; quatre seulement purent parvenir à aller jusques à moi. Ce ne fut pas le seul danger que je courus; car avant d'arriver à *l'Arc-en-Ciel* les coups de mer pensèrent abîmer vingt fois le canot qui n'arriva à bord qu'entre deux eaux. Nous fûmes obligés quelques matelots et moi de nous serrer, faisant le dos de tortue pour rompre les coups de mer. Je vis encore ce pauvre navire depuis une heure jusques à la nuit, coulant insensiblement à fond. Quel mortel déplaisir de ne lui pouvoir donner aucun aide! Apparemment il périt à l'entrée de la nuit, n'ayant point répondu aux signaux qui lui étaient faits de *l'Arc-en-Ciel*; il ne parut plus le lendemain.

Jamais aventure n'a été si triste. Elle m'a jeté dans une douleur si vive, que je n'ai pas encore commencé à ressentir la joie qu'on a ordinairement d'avoir évité une mort si affreuse. J'ose me flatter, monseigneur, que, si vous avez encore quelque bonté pour moi, vous prendrez quelque part au désespoir où je suis, et que vous me plaindrez. Il ne s'est sauvé d'officiers que Château-Morand et Ygnardon que j'envoyai conduire les chaloupes à *l'Arc-en-Ciel*. Je ne crois pas que le roi me soupçonne d'aucune négligence. Quand j'en aurais partout ailleurs, je cesserais d'en avoir s'agissant de son service, et lorsqu'il y va de la vie que je puis dire avoir eté assez négligée dans cette malheureuse occasion, m'étant risqué d'attendre le hasard d'un canot qui devait plutôt périr par le temps qu'il faisait que d'approcher *le Sans-Pareil*. Peut-être, monseigneur, que peu de gens eussent attendu une extrémité aussi incertaine. Je ne permis jamais qu'on sauvât mes hardes ni ma cassette par les *chaloupées* de monde que j'envoyai; ne voulant pas qu'il s'embarquât la moindre chose qui fût à moi, que tout le monde ne fût en sûreté. Aussi ai-je tout perdu, et ne m'est-il resté que la chemise et le pantalon avec quoi je me suis jeté à la mer; enfin je suis aussi gueux que je l'étais en naissant et j'ai perdu dans un moment tout ce que j'avais pu avoir dans quinze ans de service. J'espère, monseigneur, que, par votre moyen, je ne resterai pas longtemps dans cette misère. J'ai trouvé, en arrivant ici, le marquis d'Amfreville dans un pitoyable état. S'il avait été une demi-heure de plus à gagner Bellisle, il était noyé; il m'a dit qu'il vous avait écrit l'état où il est. Je ne puis vous assurer de celui où est Chabert, s'étant séparé de moi réduit à quatre pompes. Je crois qu'il aura pu gagner Brest.

Permettez-moi, monseigneur, de ne vous plus parler de choses si fâcheuses et de vous assurer seulement que je serai toute ma vie avec beaucoup de respect,

Monseigneur,

Votre très-humble et très-obéissant serviteur.

Le chevalier DE TOURVILLE.

(3) Il va sans dire que nous laissons aux manuscrits de Barras de la Penne, que tout le monde peut consulter à la Bibliothèque nationale, la responsabilité de ces faits de construction, qu'il n'est pas d'ailleurs le seul à rapporter parmi les auteurs contemporains.

(4) *Mémoires de la Grande-Bretagne*, par d'Alrymple, tome Ier, page 270.

(5) Les dossiers des *Archives de la marine* contiennent de nombreuses relations de la bataille de Beveziers, dont plusieurs ont déjà été publiées. Les deux suivantes ne l'avaient pas encore été, que nous sachions. Nous ajoutons, comme point de comparaison et de contrôle, la traduction d'une relation anglaise.

RELATION

DE CE QUI S'EST PASSÉ AU COMBAT DONNÉ PAR L'ARMÉE NAVALE DU ROI,

COMMANDÉE PAR M. LE COMTE DE TOURVILLE,

Vice-Amiral de France,

CONTRE LES FLOTTES D'ANGLETERRE ET DE HOLLANDE,

Entre l'île de Wight et le cap Ferley.

« Le 10 juillet, à la pointe du jour, les ennemis qui fuyaient devant l'armée navale de Sa Majesté depuis le 3, parurent à la voile venant vent arrière sur elle.

Ils se présentèrent en bataille en assez bon ordre; l'escadre de Hollande qui avait l'avant-garde vint attaquer la division du comte de Château-Renault, qui faisait aussi l'avant-garde de l'armée du roi ce jour-là. L'escadre bleue d'Angleterre s'étendit sur la division commandée par M. le comte d'Estrées, et l'escadre rouge se trouva par le travers du corps de bataille de l'armée du roi (où était le comte de Tourville), avec cette différence qu'elle s'approcha moins que les deux autres et que sir Herbert qui commandait les flottes ennemies et qui se trouvait sur cette escadre ne se présenta jamais que devant les plus petits vaisseaux, ayant évité *le Magnifique*, commandé par M. le marquis d'Amfreville, qui fit tout ce qu'il put pour le faire combattre.

Les Hollandais combattirent contre l'escadre du comte de Château-Renault avec beaucoup de fermeté et de valeur; quelques-uns des leurs tombèrent ensuite par le travers du corps de bataille, et ils furent si maltraités que sans le calme qui arriva toute leur division était perdue: un de leurs vaisseaux, nommé *le Frisland*, de 68 canons, se rendit, un autre fut brûlé, un coulé bas, deux de leurs brûlots perdus et trois autres vaisseaux qui étaient démâtés de tous mâts furent abandonnés et tirés de la ligne par leurs chaloupes. Ils eurent sept ou huit autres vaisseaux démâtés et désemparés; les Anglais de l'escadre bleue eurent aussi deux vaisseaux démâtés de tous mâts.

Le 10 au soir les ennemis ayant mouillé à cause du jusant qui les portait sur l'armée du roi, elle fut obligée de mouiller aussi pour ne pas s'éloigner d'eux et pour recommencer le combat le lendemain.

Le 11, les ennemis ayant appareillé, l'armée du roi mit à la voile après eux, mais sans les pouvoir joindre. *Ils firent sauter ce jour-là trois de leurs vaisseaux* démâtés dans le premier combat, dont un vice-amiral de Hollande, *de* 80 *canons et deux autres de* 70, *et en coulèrent quatre autres à fond.*

L'armée navale du roi n'a souffert de perte dans ce combat *qui a duré sept heures*, que des manœuvres coupées et de quelques coups de canon dans les bois, à la réserve du vaisseau *le Terrible*, commandé par M. Pannetier, qui a eu son arrière emporté par une bombe.

Le 12, on continua de les poursuivre, et le comte de Tourville ayant aperçu six vaisseaux hollandais démâtés qui rangeaient la côte sous le vent, détacha dix vaisseaux et quelques brulôts pour les poursuivre et s'en rendre maître ou les brûler, et comme ils étaient dans l'anse de Beveziers, hors d'état de pouvoir s'élever, on ne douta point que les vaisseaux du roi ne les joignissent.

Le 12 au soir les ennemis mouillèrent par le travers du cap Ferley, à cinq lieues du pays de Calais et à trente de l'île de Wight, où le combat a commencé, et ils ne parurent qu'au nombre de trente-neuf à quarante vaisseaux, c'est-à-dire avec dix-huit ou dix-neuf de moins que ce qu'ils avaient au commencement du combat.

L'armée du roi qui les poursuivait toujours quoiqu'avec vent contraire, fut obligée d'étaler les marées et de mouiller comme eux. Cependant ils paraissaient dans un si grand désordre dans leur fuite que pour peu que le vent devînt bon à l'armée du roi, il y avait tout lieu d'espérer une entière défaite de leurs flottes.

Le courrier qui a porté la nouvelle de la victoire que l'armée navale du roi a remportée sur les flottes anglaise et hollandaise est arrivé ici le 12. Et comme il est parti dans le temps que M. le comte de Tourville poursuivait encore les ennemis, on n'a pu être bien informé du detail de cette action. On a su seulement que les ennemis y avaient perdu trois de leurs vaisseaux capitaux, et qu'il y en avait treize ou quatorze autres démâtés de tous mâts, que M. de Tourville les poursuivait et que pour peu que le vent, qui lui avait été contraire jusqu'alors lui devînt favorable, il y a tout lieu de penser qu'il se sera rendu maître de la plupart de ces vaisseaux démâtés. On a su aussi que les Hollandais s'étaient très-bien battus et qu'ils s'étaient comportés en cette occasion en braves gens, mais que les Anglais n'en auraient pas agi de même, et qu'ils ont donné lieu par leur fuite au gain de la bataille.

RELATION DE LA BATAILLE DE LA MANCHE

DONNÉE LE 10 DE JUILLET 1690,

CONTRE LES ANGLAIS ET LES HOLLANDAIS JOINTS ENSEMBLE,

Sur le cap Beveziers, à la côte d'Angleterre.

M. de Château-Renault lieutenant général commandant l'avant-garde, ayant fait forcer de voiles à toute son escadre dans la nuit du 9 au 10 de juillet, suivant les ordres de M. le comte de Tourville, à dessein d'engager le combat, et s'étant trouvé à la pointe du jour beaucoup plus près des ennemis que de notre corps de bataille, acheva de déterminer les Anglais qui, voyant qu'il leur etait presque impossible d'éviter de se battre et qu'à différer plus longtemps ils couraient risque de perdre l'avantage du vent qu'ils avaient alors et encouragés d'ailleurs par les Hollandais qui dirent hautement, comme nous l'avons appris dans la suite, par les prisonniers faits au combat, qu'il etait honteux à deux nations qui avaient passé jusqu'alors pour les maîtresses de l'Océan, de fuir devant les seules forces françaises à la vue de leurs propres côtes, et avec tous les avantages qu'on peut sou-

haiter pour combattre ; que l'armée de France n'était pas si forte qu'elle paraissait et qu'ils savaient de bonne part qu'on avait été obligé de prendre plusieurs corsaires de Saint-Malo pour la rendre plus nombreuse. Toutes ces raisons, jointes aux inconvénients qu'il y avait à craindre, et la bienséance qu'on ne pouvait plus sauver en prenant le parti de la retraite, les firent arriver sur l'escadre de M. de Château-Renault qui revira aussitôt pour se rallier au reste de l'armée et se mettre en ligne, les vaisseaux à un câble et demi les uns des autres.

L'armée française était composée de soixante-sept navires de ligne, depuis 100 jusqu'à 48 pièces de canon, séparés en trois divisions ; les autres vaisseaux, d'une moindre grosseur, au nombre de huit, ayant eu ordre de se tenir sous le vent, avec les dix-huit brûlots et les flûtes, corvettes et autres bâtiments de charge et d'avis. M. le comte de Tourville, vice-amiral de France, général, montait le *Soleil-Royal*, de 104 pièces de canon et de neuf cents hommes d'équipage, et était au corps de bataille au milieu de M. le marquis de La Porte et de M. le chevalier de Coëtlogon, ses matelots, montant *le Tonnant* et *le Saint-Philippe*, de 80 canons chacun. Il portait pavillon de vice-amiral blanc. M. le marquis d'Amfreville, commandant *le Magnifique*, et M. le marquis de Nesmond, *le Souverain*, tous deux de 80 canons, lui servaient de contre-amiral et de chef d'escadre. M. le comte de Château-Renault, monté sur *le Dauphin-Royal*, de 100 pièces de canon et de sept cents hommes d'équipage, commandait ce jour l'avant-garde, parce que l'armée avait été obligée de revirer sans faire sa contre-marche : il portait pavillon de vice-amiral bleu ; son contre-amiral et son chef d'escadre étaient M. le marquis de Villette et le marquis de Langeron, montant *le Conquérant* et *la Couronne*, de 76 et de 72 canons. M. le comte de Relingues, chef d'escadre, montait *le Fier*, de 78 canons et était le premier vaisseau de la tête.

M. le comte d'Estrées, vice-amiral de France, faisait l'arrière-garde, pour les raisons rapportées ci-dessus et montait *le Grand*, de 80 canons ; son pavillon était bleu et blanc ; il avait pour contre-amiral et pour chef d'escadre M. Gabaret et M. le commandeur de Flacourt montant *l'Intrépide* et *le Triomphant*, de 80 canons ; M. Pannetier, chef d'escadre, faisait la serre-file de l'armée et montait *le Terrible*, de 78 pièces.

L'armée ennemie, moins nombreuse à la vérité, mais aussi forte par la grosseur des vaisseaux, était composée de soixante navires de 100 jusqu'à 60 pièces de canon sous trois pavillons. Les Hollandais, au nombre de vingt-deux, avaient l'avant-garde commandée par Evertzen, amiral des États de Hollande. Herbert, général, était au corps de bataille portant le yacht ou pavillon royal d'Angleterre au grand mât ; son vaisseau paraissait de plus de 100 pièces de canon ; ses matelots, le vice-amiral et le contre-amiral rouge étaient à peu près de même grandeur, et l'arrière-garde, où il n'y avait qu'un vice-amiral et un contre-amiral bleu dont nous n'avons pas encore su les noms, n'était guère moins forte que les deux premières divisions.

M. de Tourville ayant fait signal aux brûlots de se préparer, envoya un petit bâtiment pour faire forcer quelques vaisseaux qui restaient un peu trop de l'arrière, et les obliger à se serrer de manière qu'il ne demeurât point de trop grands vides dans la ligne. Les vents étaient au nord-nord-est, assez faibles ; et, après avoir couru deux heures l'amure à tribord, nous fûmes obligés de mettre en panne pour ne pas dépasser les ennemis et donner le moyen aux navires éloignés de se mettre à leurs postes.

L'armée ennemie étant venue à la distance de trois portées de canon ou environ se sépara en deux corps, ne laissant dans le milieu que les brûlots et quelques kaïches et

autres petits bâtiments. Les Hollandais forcèrent de voiles pour gagner notre tête, et Herbert, avec le reste de l'armée, gouverna longtemps sur l'arrière-garde. Ce mouvement nous fit croire qu'ils étaient faibles et qu'ils voulaient faire tous leurs efforts sur la tête et sur la queue pour tâcher de rendre le corps de bataille inutile; mais quelque temps après, la tête de la division d'Herbert tint le vent et s'étendit vers celle des Hollandais pour former la ligne. Il était environ dix heures du matin quand les Anglais commencèrent à tirer étant à peine à la portée d'un canon de trente-six à toute volée; nous ne répondîmes que quand ils eurent arrivé davantage et que nous commençâmes à avoir du monde de tué. Herbert, qui avait fait mine d'en vouloir à M. de Flacourt, sur le vaisseau duquel j'avais l'honneur de servir, nous ayant dépassés, arriva avec ses deux matelots sur *le Vigilant* et *le Comte*, de 40 et de 54 pièces de canon chacun, et après les avoir canonnés à la portée de ses canons de trente-six sans qu'ils pussent riposter, n'en ayant pas d'un assez grand calibre, il passa jusqu'à M. d'Amfreville, pinçant toujours le vent avec les deux huniers et se laissa aller fort peu de temps après sur *le Fougueux*, de 60 pièces. Nous portions alors au vent à lui et lui aurions infailliblement gagné s'il n'eût pas calmé; mais il y mit bientôt bon ordre et revira à force de chaloupes qui nageaient devant lui et qui le tirèrent de la ligne après avoir essuyé pendant quatre heures le feu des vaisseaux nommés ci-dessus, à la grande portée des plus grosses pièces. Le vice-amiral rouge qui était arrivé sur *le Soleil-Royal*, ayant combattu quelque temps et ne pouvant plus soutenir son feu, tint le vent et usa d'une ruse qui empêcha le corps de bataille de gagner le vent aux Hollandais. Il fit mettre le feu à son brûlot entre lui et M. de Tourville et obligea par ce moyen la division d'arriver un peu pour l'éviter. Le contre-amiral rouge, qui s'était trouvé d'abord par notre travers, se laissa culer et alla tomber sur *le Bourbon*, qui nous servait de matelot, et sur *le Duc*, et après avoir canonné cinq heures ou environ, il imita son chef de division et revira. Il n'y avait plus que deux ou trois vaisseaux du corps de bataille des ennemis qui tinssent encore et que nous fîmes plier bientôt après, à l'exemple de l'amiral d'Angleterre qui fuyait avec ses deux huniers et sa misaine et trois chaloupes qui le remorquaient.

Une fuite si prompte ébranla les Hollandais qui combattaient depuis cinq heures contre notre avant-garde à la bonne portée de canon et en quelques endroits même de sa ligne à celle du mousquet. Plusieurs de leurs vaisseaux étaient maltraités et M. de Château-Renault ayant fait forcer de voiles à cinq ou six navires de sa tête, ils étaient sur le point d'être enveloppés de toute part et accablés sans ressources. M. de Tourville, serrant le vent de tout son possible et faisant nager devant lui pour tâcher de les couper, ils revirèrent et se trouvèrent en calme à la portée du canon du corps de bataille qui fit un si furieux feu sur eux qu'il en démâta huit ou dix de leur grand mât, de leur misaine et de leurs huniers, et entre autres le vice-amiral, M. le marquis de Nesmond, en fit rendre un de 68 pièces de canon et qui, de de trois cent cinquante hommes d'équipage, en avait encore à peine cent en état de se défendre; tout le reste était désemparé et paraissait si en désordre qu'il n'y avait pas à douter que tout était perdu, s'il y eût eu du vent; mais les navires gouvernaient à peine et les Hollandais ayant mouillé toutes voiles dehors sans être aperçus, se soutinrent contre la marée qui commençait à être forte et qui nous éloigna d'eux insensiblement.

L'arrière-garde fut la dernière à plier. *L'Agréable*, commandé par M. de La Motte-Genouillé, *le Fleuron*, par M. Chabert, et *le Modéré* par M. le chevalier Desaugers, ayant été ouverts de plusieurs coups de canon à l'eau furent obligés d'arriver pour se mettre à la bande, et M. Pannetier, chef d'escadre, ayant toute

sa poupe emportée d'une bombe, cinquante hommes de tués et trente hors de combat, se vit contraint d'en faire autant. Un accident pareil ayant affaibli la ligne, M. le comte d'Estrees la fit serrer et soutint pendant six heures le feu du vice-amiral bleu, et M. Gabaret celui du contre-amiral et de ses matelots; après quoi sept ou huit de leurs vaisseaux etant desemparés, un dématé de tous mâts et quelques autres de leurs huniers, ils prirent la fuite et se servirent de leurs chaloupes pour se soutenir. Un peu de vent rendait la victoire complète et les ennemis ne pouvaient s'empêcher de perdre quinze navires au moins qui eussent été pris, brûlés ou coulés à fond; mais le calme dura toute la nuit et nous fûmes obligés de demeurer à l'ancre pour laisser le temps à l'arrière-garde, qui était extrêmement éloignée de se rallier. Cela leur donna une marée d'avance et a été la cause que nous n'avons pu les joindre les jours suivants que nous leur avons continuellement donné chasse. On ne sait point le nombre des morts et des blessés des ennemis; mais à en juger par le vaisseau qui a été pris et par le mauvais état de plusieurs autres navires, il n'y a pas à douter qu'il ne soit fort grand. Ils ont été obligés de mettre le feu à dix de leurs vaisseaux et de les brûler à notre vue, ne pouvant les conserver; de sorte qu'on peut compter qu'ils ont perdu quinze gros navires tant brûlés que coulés bas. Il est à remarquer que le combat ne s'est donné qu'après avoir poursuivi les ennemis cinq jours entiers, les avoir contraints d'appareiller deux ou trois fois et de fuir des endroits où ils étaient mouillés.

Nous n'avons perdu que cinq cents hommes au plus, entre lesquels il y a eu trois enseignes de tués, deux capitaines, quatre lieutenants et deux enseignes de blessés. Aucun de nos vaisseaux n'a été dématé. Il y en a eu quelqués-uns des plus vieux qui ont fait de l'eau et sept ou huit de désagréés.

Un succès aussi considérable qu'il a plu à Dieu d'accorder aux armes de Sa Majesté et qui fait assez connaître la justice de sa cause, détrompera désormais de l'erreur où l'on avait été jusqu'à présent que la France était incapable de résister par mer à l'une des puissances que nous venons de combattre, puisque non-seulement nous les avions été chercher après leur union, mais encore vaincu et fait fuir, malgré l'avantage du vent et le voisinage de leurs côtes.

Ce serait ici le lieu de parler de la prudence de M. le comte de Tourville, de la valeur et de la bonne conduite des autres officiers généraux et de tous les capitaines qui l'ont secondé; mais il suffira de dire qu'on n'avait jamais vu une armée en si bon ordre et que tout le monde y a combattu avec le zèle et l'ardeur qui sont dues au service d'un aussi grand prince que le nôtre

Fait à bord du *Triomphant*.

CARTIGNY.

(Commissaire et depuis inspecteur général de la marine.)

Ce 15 de juillet 1690.

RÉCIT TRADUIT DE L'ANGLAIS

de

L'ENGAGEMENT DU COMTE DE TORRINGTON

AVEC LA FLOTTE FRANÇAISE, SOUS LE CAP BEACHY.

L'engagement des deux flottes aux ordres du comte de Torrington (l'amiral Herbert) et de M. de Tourville, ayant eu lieu sous le cap Beachy (Beveziers), dans le Sussex, le 10 juin 1690, plusieurs jours avant l'arrivee de M. Killegrews à Plymouth, je suis naturellement amené à en donner ici le récit.

Le comte de Torrington étant avec sa flotte à Sainte-Hélène, reçut avec une extrême surprise de Weymouth l'avis que les Français entraient dans la Manche. Il était si loin de se douter, d'après ses informations antérieures, de l'approche de l'ennemi, qu'il n'avait en ce moment aucun bâtiment en observation à l'ouest. Cet avis lui ayant été confirmé de plusieurs autres points de la côte, il jugea qu'il était plus que temps de réunir tous les bâtiments à sa portée, anglais et hollandais, et de les disposer le mieux possible à la défense. Il mit ensuite à la voile, le 24 au point du jour, par un vent d'est-nord-est, et se dirigea au sud-est sur les Français qui avaient été aperçus, la veille derrière l'île de Wight, par les mouches envoyées à la découverte. Le lendemain la flotte anglaise, renforcée par le vaisseau à trois ponts *le Lion* et plusieurs bâtiments de guerre hollandais, arriva par un vent de nord-est en vue de l'ennemi.

Le lendemain à quatre heures et demie du matin, l'amiral arriva en dépendant sur la flotte française qui était à trois lieues à peu près. Les Français embarquèrent plusieurs habitants de la côte ; et, après les avoir punis d'exagérer notre force, il les renvoyèrent avec une lettre pour l'amiral. Cette lettre, m'a-t-on dit, était de sir William Jennings, qui commandait un bâtiment de guerre anglais pendant la révolution et servait maintenant comme capitaine en troisième sous les ordres de M. de Tourville : il osait promettre le pardon à tous les capitaines qui embrasseraient la cause du roi Jacques.

Un second renfort de sept bâtiments hollandais arriva sous les ordres de l'amiral Evertzen et d'un autre officier général. Les deux flottes continuèrent à s'observer jusqu'au 10, le comte de Torrington ne voulant pas engager le combat avant la jonction des bâtiments qu'il attendait de l'Est ; mais il reçut de sa cour l'ordre positif de combattre malgré la force bien supérieure de l'ennemi. Les Français comptaient soixante et dix voiles contre cinquante, et leurs bâtiments étaient généralement plus grands que les nôtres

Au point du jour le signal de se mettre en ligne fut donné à la flotte anglaise, et elle se porta sur les Français qui étaient sous voile le cap au nord.

A huit heures du matin, le signal de combat fut donné au moment où les Français brassant leurs voiles d'avant sur le mât (head sails to the mast) mirent en panne. Environ une heure après l'escadre hollandaise, qui formait l'avant-garde, attaqua une partie de l'avant-garde française, et une demi-heure après l'escadre bleue rencontra leur arrière-garde. Mais la plus grande partie de l'escadre rouge se trouvant au centre, ne put prendre part au combat qu'à environ dix heures : elle se trouvait alors à une grande distance de l'ennemi et séparée des Hollandais.

On remarqua qu'à mesure que nos bâtiments laissaient arriver sur les Français, ils larguaient aussi, quoique probablement ce ne fût que pour serrer leurs lignes ; et ensuite plusieurs de leurs bâtiments se firent remorquer par leurs embarcations jusqu'à ce qu'ils fussent hors de portée, de telle sorte qu'on espérait que l'avantage nous resterait. Mais nous ne fûmes pas longtemps à nous apercevoir que les Hollandais avaient beaucoup souffert. Ils se trouvaient doublés au vent et entourés par les vaisseaux français qu'ils avaient laissés sur leur avant lorsqu'ils commencèrent le combat.

Aussitôt que l'amiral s'aperçut de leur détresse, il leur envoya l'ordre de se porter vers un mouillage ; et, profitant du courant, car il faisait alors calme, il vint jeter l'ancre au milieu de ces vaisseaux et de l'ennemi. Mais il ne jugea pas prudent de recommencer le combat avec tant de désavantage ; il appareilla à neuf heures et se retira à l'est avec la marée.

Le 1er juillet au soir, il réunit un conseil de guerre où il fut résolu de sauver la flotte par la retraite, et de détruire les bâtiments désemparés, s'ils étaient poursuivis

par l'ennemi, plutôt que de risquer un autre engagement en cherchant à les protéger.

Les Français donnèrent chasse en ligne de bataille; s'ils eussent laissé à leurs bâtiments la liberté de faire chacun de son mieux, les nôtres et particulièrement ceux qui étaient désemparés, auraient été beaucoup plus maltraités. Nos bâtiments usant chacun de ses propres ressources, comme il est d'usage en pareil cas, et ayant eu la précaution, négligée par les Français, de mouiller de manière à profiter le plus possible des marées, les dépassèrent de très-loin. Ils nous poursuivirent cependant jusqu'à la baie de Rye. Un de nos vaisseaux nommé *l'Anne*, de 70 canons, qui avait perdu ses mâts, fut échoué près de Winchelsea; là deux bâtiments français ayant cherché à le brûler, le capitaine leur épargna cette peine en l'incendiant lui-même.

La plus grande partie de la flotte française resta en croisière devant Bourne et Pemsey, dans le Sussex, tandis qu'environ quatorze de ses bâtiments allèrent mouiller près de terre et tentèrent de détruire un vaisseau hollandais d'environ 54 canons, qui se trouvait à sec à marée basse dans la baie de Pemsey ; mais son commandant le défendit si bien contre les attaques renouvelées par les Français à chaque reflux, qu'ils l'abandonnèrent, et le vaisseau, remis à flot, fut heureusement ramené en Hollande. Trois autres vaisseaux de cette nation qui étaient échoués sur la même côte n'eurent pas le même bonheur ; leurs équipages n'ayant pu suffire à les défendre les incendièrent. Ainsi, en comptant les trois vaisseaux détruits par les Français dans le combat, la Hollande perdit six vaisseaux dans cet engagement.

Le 18 la flotte française se dirigea sur ses propres côtes ; mais elle fut aperçue le 28, longeant le cap Berry, un peu à l'est de Darmouth, et le vent ayant refusé, elle entra dans la baie de Torbay. Elle n'y resta pas longtemps, car on la découvrit, le 29, près de Plymouth où toutes les dispositions furent prises pour la bien recevoir. Le 5 août on la vit encore sous le cap Ram au nombre de soixante à soixante-et-dix voiles, faisant route à l'est pour ne plus reparaître dans la Manche de toute l'année.

Notre flotte se retira vers la Tamise. L'amiral en descendant à terre remit le commandement en chef à sir John Ashby, après avoir ordonné au capitaine Monck, du *Phénix*, d'aller mouiller avec quatre autres vaisseaux et quatre brûlots au delà du détroit du *Banc du milieu* (middle grounds); d'enlever toutes les bouées et de se retirer en faisant des signaux si l'ennemi se montrait.

La retraite des Français dissipa bientôt toute inquiétude, et l'on ne s'occupa plus que de mettre la flotte à même de reprendre la mer. Cette malheureuse affaire ayant été l'objet de divers rapports et conjectures, et les Hollandais se plaignent beaucoup du dommage qu'ils avaient souffert, plusieurs personnes de qualité furent envoyées à Sheerness pour la soumettre à une enquête solennelle. Après avoir été détenu dans la Tour de Londres pendant plusieurs mois, le comte de Torrington fut enfin jugé et acquitté à l'unanimité par une cour martiale réunie à Sheerness le 10 décembre, et présidée par sir Ralph Delawal, qui avait commandé, comme vice-amiral, l'escadre bleue dans le combat. Si je ne me trompe fort, c'est la première fois qu'un amiral anglais a été appelé à rendre compte de sa conduite de cette manière. •

(6) On sait qu'en général, dans l'Amérique, on donne le nom de *savanes* aux prairies. Dans le Canada et en quelques autres pays, cette dénomination s'applique aussi à certaines forêts.

(7) Voir une partie des ouvrages précédemment cités pour ce qui est relatif au Canada; les cartons Canada, les dossiers des frères Le Moyne, le manuscrit de d'Hamecourt, aux *Archives de la marine.*

(8) Il serait trop long de citer tous les ouvrages et documents généraux dont nous nous sommes servi pour écrire l'histoire de la marine, des villes maritimes et des colonies françaises sous le règne de Louis XIV. Nous en nommerons pourtant ici quelques-uns.

Les histoires de Louis XIV ou de son règne, par de Quincy, de La Hode, Reboulet, Limiers, Pellisson; les *Mémoires pour servir à l'histoire de Louis XIV,* par de Visé; l'*Histoire de Louis le Grand par les médailles*, recueillie par Menestrier; les *Œuvres de Louis XIV, accompagnées de notes*, par Grouvelle et Grimoard, 1806, 2 vol. in-8o; les *Mélanges de Clairambault;* tous les mémoires du temps, entre autres ceux de Saint-Simon que nous n'avons eu garde toutefois d'accepter sans contrôle.

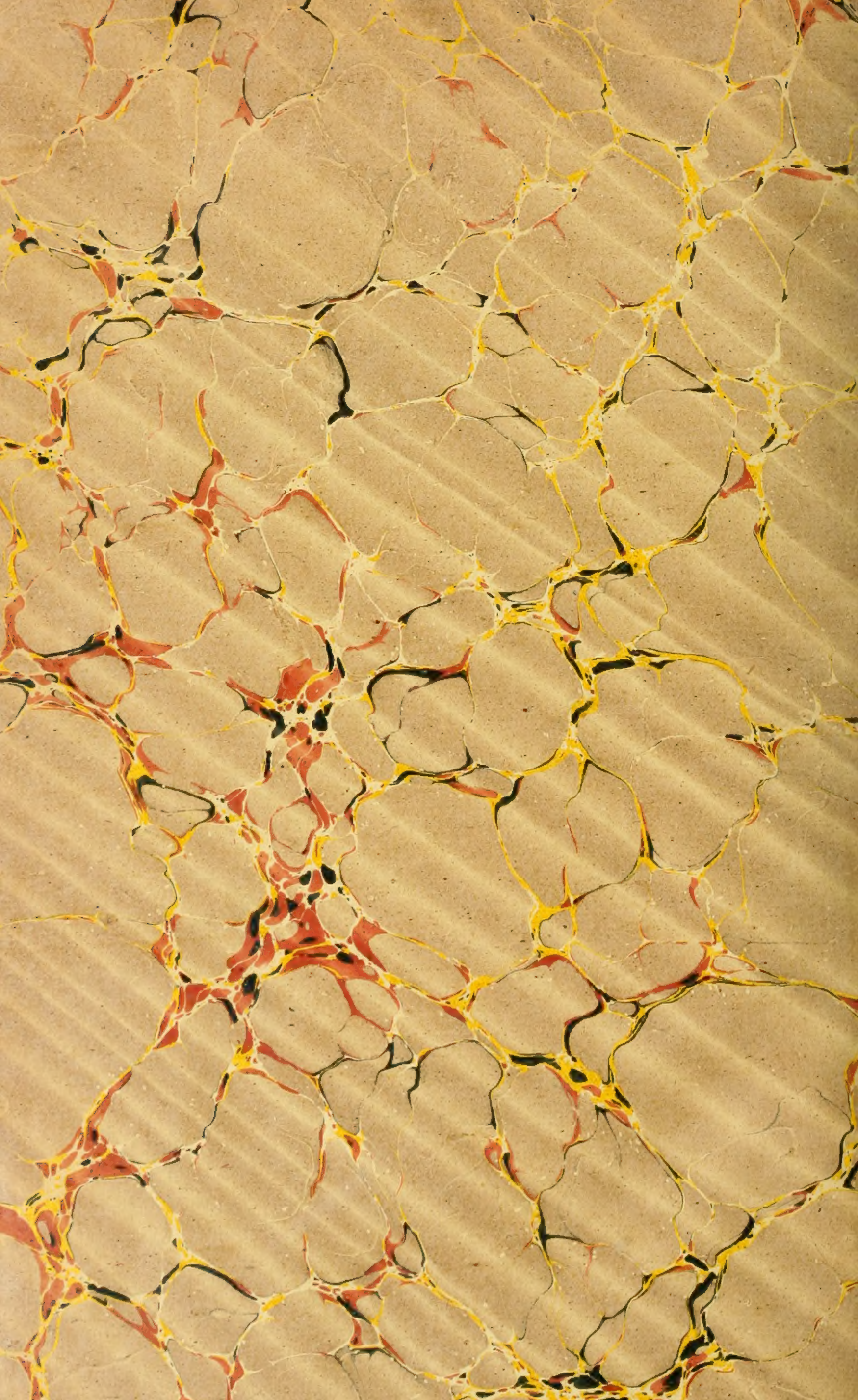
Quand il s'est agi de donner l'état des côtes, des ports et des places maritimes de France sous Louis XIV, nous avons consulté, entre autres documents, les *Cartons des ports* aux *Archives de la marine ;* l'*Extrait des Mémoires dressés par les Intendants du royaume, de* 1690 *à* 1700, *publié* par Boulainvilliers, Londres, 1727; *Dictionnaire universel de la France ancienne et moderne*, Paris, 1726; *Dictionnaire géographique, historique et politique de la France*, par Expilly, Paris, 1764, *Description de l'univers*, par Allain-Mannesson-Mallet, 1683; les *Cartes de Nicolas Sanson et de Sanson le fils ; Cartes de Nolin* (Paris, 1693) portant des signes pour indiquer les places fortes, les gouvernements de places, ports de mer, etc., le tout dans le carton 21, section de géographie de la Bibliothèque nationale; et les histoires particulières des provinces et des villes maritimes dont il est question.

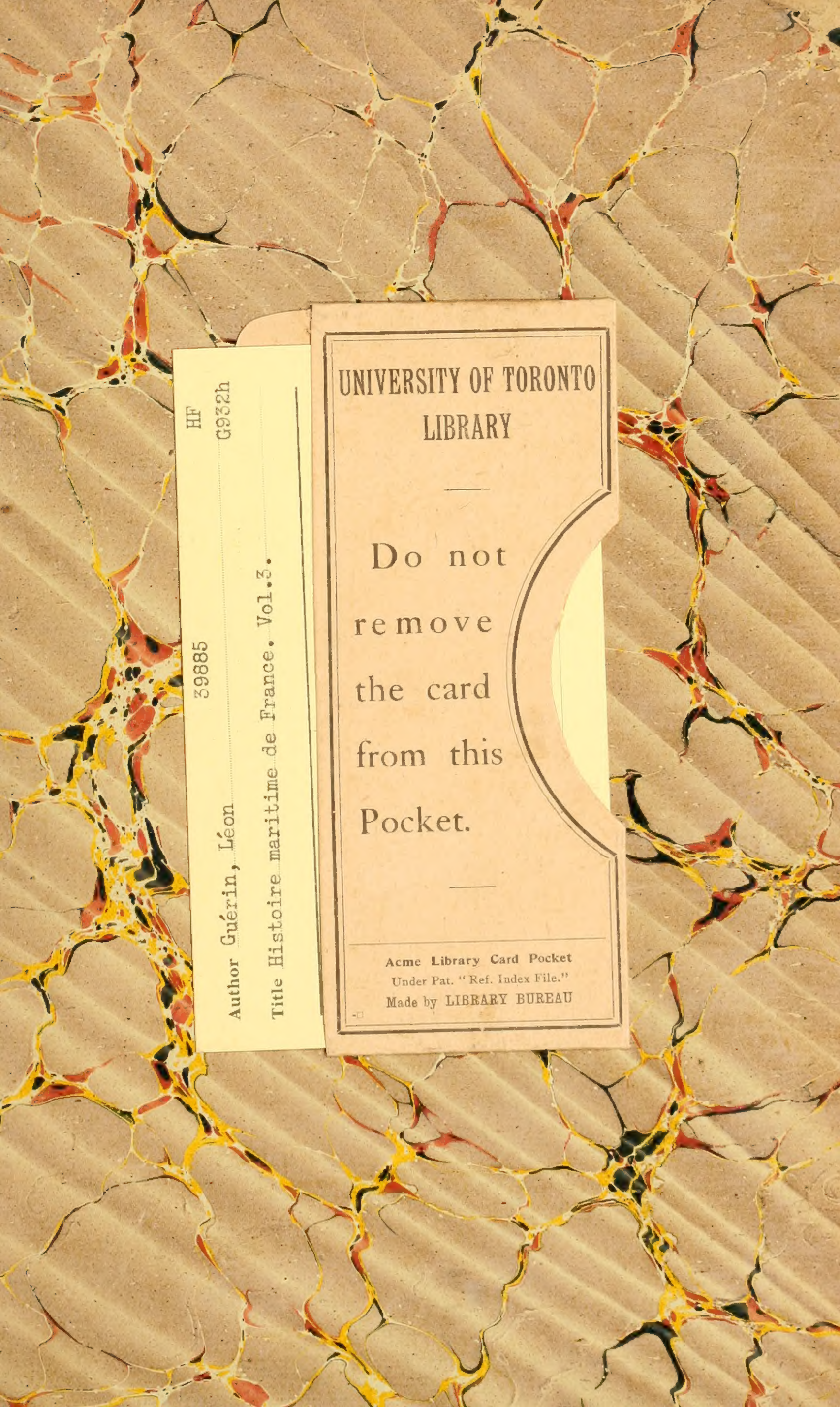
Pour ce qui est relatif aux colonies et aux navigations, nous avons généralement cité nos autorités en lieu convenable.

C'est surtout pour l'époque de Louis XIV que la riche collection des *Manuscrits Colbert*, de la Bibliothèque nationale, nous a été précieuse, quelquefois à l'égal des *Archives de la marine*. La Bibliothèque de l'Arsenal possède, de son côté, de très-curieux manuscrits sur cette époque, particulièrement sur la guerre d'Irlande.

FIN DES NOTES ET PIÈCES JUSTIFICATIVES DU TOME TROISIÈME.

LAGNY. — IMPRIMERIE DE A. VARIGAULT.




UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY
Do not
remove
the card
from this
Pocket.
Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File."
Made by LIBRARY BUREAU
HF
G932h
39885
Author Guérin, Léon
Title Histoire maritime de France. Vol.3.

